

DEREK LUNDY

O Mar Esquecido por Deus

Uma corrida nas águas mais perigosas do planeta



VIAGENS RADICAIS

100 Paikland - Malinas (Rea.)

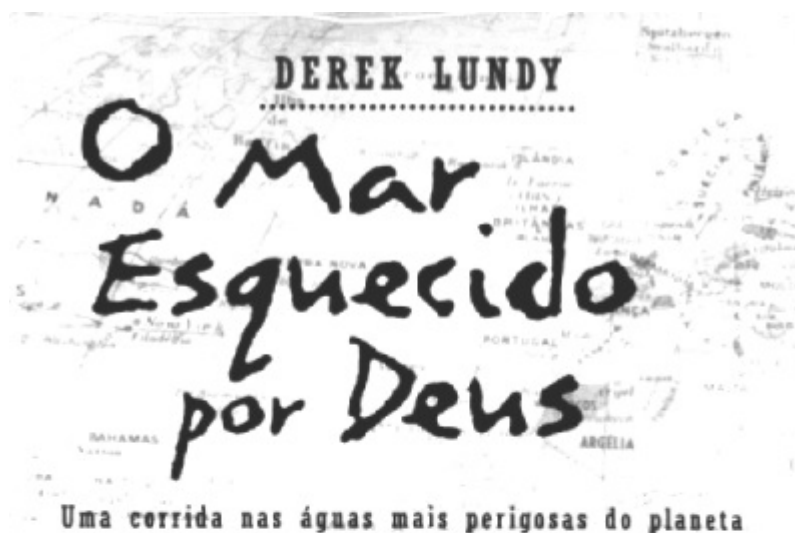
Terra do Fogo



"Narrativa dramática que delineia os arquétipos do herói, um ser humano movido pelo medo, viciado em adrenalina e em busca do seu limite."

THE NEW YORK TIMES





Criação ePub: Relíquia

Tradução: Alves Calado



Título Original: Godforsaken Sea
Título: O Mar Esquecido por Deus
Autor: Derek Lundy
Criação ePub: Relíquia
Tradução: Alves Calado
Coleção: Viagens Radicais

EDITORIA RECORD
RIO DE JANEIRO - SÃO PAULO 2002

CIP-Brasil. Catalogação-na-fonte
Sindicato Nacional dos Editores de Livros, RJ.
Lundy, Derek,

O mar esquecido por Deus/Derek Lundy; tradução Alves Calado.
Rio de Janeiro: Record, 2002. 336p. : il.. - (Viagens Radicais)

Tradução de: Godforsaken sea
ISBN 85-01-05844-0
1. Vendée Globe (Regata). I. Título. II. Série.
CDD - 797.1246
01-1256 CDU - 797.142
Revisão técnica: Paul Jürgens

Copyright © 1998 by Beara Inc.

Publicado mediante acordo com Alfred A. Knopf Canada, a division
Of Random House of Canada limited.
Todos os direitos reservados.

Direitos exclusivos de publicação em língua portuguesa para o Brasil adquiridos pela
DISTRIBUIDORA RECORD DE SERVIÇOS
DE IMPRENSA S. A.
Rua Argentina 171 -Rio de Janeiro, RJ-20921-380
Tel.: 2585-2000 que se reserva a propriedade literária desta tradução.

Impresso no Brasil

Para Alexander Dickson Lundy (1921-1955)
Que foi marinheiro

Há uma poesia do velejar, tão antiga quanto o mundo.

— ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY

SUMÁRIO

Nota do Autor

Dramatis personae

1. O Planeta Oceano

2. Na Vastidão dos Mares

3. O Coração de Tigre

4. Os Banhos de Todas as Estrelas do Ocidente

5. Para o Grande Sul

6. A Alma de uma Nova Máquina

7. Escuro do Mar, Gritos do Céu

8. Um Espetáculo para os Deuses

9. Uma Zona Desconhecida

10. Os Mares Mais Distantes e Mais Selvagens

11. O Cirurgião Ferido

12. A Estação Sombria

Epílogo

Agradecimentos

NOTA DO AUTOR

Todas as referências a milhas são a milhas náuticas. Uma milha náutica equivale a 1,85 quilômetro. As velocidades dos barcos e dos ventos são dadas em nós, medida equivalente a milhas náuticas por hora (m/h). Assim, por exemplo, vinte e cinco nós são 46 quilômetros por hora (km/h); cinquenta nós são quase 93 km/h. Um vento se torna oficialmente furacão quando ultrapassa os sessenta e quatro nós, ou 118 km/h.

DRAMATIS PERSONNE

A *Vendée Globe* de 1996-97 (dezesseis concorrentes largaram) Philippe Jeantot, organizador e diretor da regata.

Os marinheiros

Christophe Auguin, *Géodis*

Isabelle Autissier, PRB

Tony Bullimore, *Exide Challenger*

Catherine Chabaud, *Whirlpool Europe 2*

Bertrand de Broc, *Votre nom autour du monde — Pommes Rhône Alpes*

Patrick de Radiguès, *Afibel*

Raphaël Dinelli, *Algimouss*

Thierry Dubois, *Pour Amnesty International*

Eric Dumont, *Café Légal le Goût*

Nandor Fa, *Budapest*

Pete Goss, *Aqua Quorum*

Hervé Laurent, *Groupe LG Traitmat*

Didier Munduteguy, *Club 60^e Sud*

Yves Parlier, *Aquitaine Innovations*

Gerry Roufs, *Groupe LG2*

Marc Thiercelin, *Crédit Immobilier de France*

1. O PLANETA OCEANO

*Assinaturas de todas as coisas estou aqui para ler, margerado e
marfragado ...*

— JAMES JOYCE, *Ulisses*

ATÉ o DIA DE NATAL DE 1996 a disputa vinha sendo uma versão tipicamente robusta das regatas Vendée Globe e BOC. No mínimo estava mais fácil para os concorrentes do que a maioria dos eventos anteriores. Nenhuma das colisões com destroços ou gelo nesta Vendée Globe havia posto a vida dos marinheiros em perigo. É verdade que o Oceano Austral comportou-se como sempre — sua cadeia de sistemas de baixa pressão movendo-se implacavelmente ao longo do caminho dos participantes da regata. Ventos de tempestade, e frequentemente com força de furacão, geraram ondas que chegavam a quinze e até dezoito metros de altura. Às vezes os barcos surfavam paredes de ondas a trinta nós, quase fora de controle. Tinham lutado através dos mares cruzados, perigosos e caóticos, que se seguiam a rápidas mudanças de direção. Durante várias semanas os navegadores suportaram as provações causadas pelo vento e pelo frio, pelo gelo e pelas ondas, beirando a catástrofe, enquanto abriam caminho pela vastidão dos mares do sul.

Certo, ainda faltava muito para o Cabo Horn. A maior extensão do Oceano Austral ainda estava à frente da maioria dos barcos. Restava muito tempo para alguma coisa acontecer. Em algum ponto de cada uma dessas regatas, mais frequentemente no Oceano Austral, a vida do marinheiro se torna problemática, presa por um fio. Algumas vezes uma vida é apagada: a princípio por dedução, já que o contato se interrompe de súbito; mais tarde com certeza, já que o tempo de silêncio continua ou as equipes de busca encontram um barco à deriva, sem ocupante. Jacques de Roux (1986), Mike Plant (1992), Nigel Burgess (1992) e Harry Mitchell (1995) são alguns dos que nunca voltariam à terra firme. Quem sabe exatamente como? Quais foram as circunstâncias? Uma onda desgarrada virou o barco? Gelo? Ou um

escorregão súbito e traiçoeiro sobre a amurada e a queda no mar, seguida por um ou dois minutos finais bracejando na água gelada, observando o barco (com aceitação? Raiva? Terror?) visível intermitentemente nas cristas das ondas, afastando-se cada vez mais, com o piloto automático funcionando com perfeição?

Ainda não havia acontecido nada disso nesta Vendée Globe. Mas certamente os dragões estavam lá. As “chacoalhadas e sacudidas” estavam para começar. Durante doze dias na época de Natal a regata mudou totalmente.

Do outro lado da Terra, mais ou menos na mesma latitude ao norte do equador comparada com a latitude sul onde os marinheiros da Vendée Globe estavam, a oitocentos quilômetros do Oceano Atlântico Norte, deslizando mais para o fundo do inverno canadense, eu acompanhava a regata. Saíam matérias ocasionais nos jornais de Toronto. Não muita coisa pela televisão. A mídia de Quebec, especialmente no lado de língua francesa, dava mais cobertura porque a regata começara na França. Mais importante: um dos navegadores, Gerry Roufs, era de Quebec. Ele havia crescido em Montreal e velejado no Hudson Yacht Club, perto da cidade. Tinha sido campeão de vela na juventude — um prodígio em barcos de regata de pequeno porte — e velejado durante vários anos como membro da equipe olímpica canadense.

Eu estava intrigado com a Vendée Globe por dois motivos: durante muito tempo também tinha sido um velejador dedicado — ainda que amador — e achava impossível não me fascinar pela audácia da regata — uma disputa do tipo mais difícil de navegação a vela (solitária), através das águas mais perigosas do mundo (o Oceano Austral), na forma mais extrema possível (sem assistência e sem escalas).

Também sentia uma ligação com a regata por causa de Gerry Roufs. Ele era o primeiro canadense a participar da Vendée Globe, e tinha boas chances de vencer. Existia entre nós uma afinidade pequena mas significativa. Como eu, ele havia estudado Direito, e depois encontrado algo diferente para fazer da vida, ainda que, em seu caso, algo precário e incerto, muito mais distante da segurança financeira da advocacia. Depois de um ano deixou a carreira para se tornar marinheiro profissional, e passou os vinte anos seguintes trabalhando para se tornar membro da elite mundial

dos navegadores solitários.

As fontes tradicionais de informações sobre as regatas — revistas de navegação publicadas na Europa, nos Estados Unidos e no Canadá — chegavam às bancas já desatualizadas, às vezes com meses de atraso. A Internet era a verdadeira fonte. Os organizadores da Vendée Globe tinham montado um *site* na rede. Continha boas informações sobre o passado da regata, dos marinheiros e dos barcos. A melhor parte era a quantidade de boletins emitidos a cada dia pelos organizadores da corrida, algumas vezes até cinco ou seis em períodos de vinte e quatro horas. Eram todos em francês, ainda que um troncado resumo em inglês, com frequência numa tradução cativantemente excêntrica, fosse divulgado cerca de uma vez por dia. Periodicamente os próprios navegadores mandavam dos barcos alguns parágrafos sobre a experiência cotidiana, via satélite, fax, *e-mail* ou rádio de banda lateral única, e havia relatórios regulares das posições de latitude e longitude de cada barco. Como vários outros concorrentes, Roufs também havia montado seu *site* na rede, onde colocava anotações periódicas, em francês e inglês, descrevendo suas atividades.

A cada dia eu podia ler sobre os detalhes corriqueiros da vida a bordo daqueles que eram os mais velozes velejadores de oceano, as condições climáticas enfrentadas por cada barco, seu progresso — através do Golfo de Biscaia, passando pelas regiões de calmaria no Atlântico, as *doldrums*, o longo giro ao redor da zona de alta pressão do Atlântico Sul e depois seguindo para o sudeste, abaixo do Cabo da Boa Esperança, e para os ventos implacáveis do Oceano Austral.

“O mar é o mais perto que chegamos de outro mundo”, escreveu a poetisa Anne Stevenson. Ela chamava o nosso mundo de “Planeta Oceano”. Enquanto os barcos da Vendée Globe faziam sua jornada difícil e arriscada pelo mar desconhecido, eu os observava do porto seguro do planeta Terra.

2. NA VASTIDÃO DOS MARES

Ah, quem pode contar, a não ser os que tentaram E dançaram em triunfo sobre as águas, O sentimento exultante — a aceleração louca do pulso, Que empolga o viajante desse caminho sem pistas?

— LORD BYRON, *The Corsair*

CADA VEZ QUE OLHAVA PARA A POPA, eu dava um pulo. A forma escura na amurada parecia humana — um homenzinho atarracado agachado, malévolo, pronto a saltar sobre mim. Eu olhava para trás a cada dez segundos, mais ou menos, tentando avaliar a altura e a velocidade das ondas que me seguiam. Segurando a cana do leme com as mãos, tentava firmar o barco na direção do vento e das ondas. Para manter a orientação no escuro, tinha de sentir o vento no rosto, tentar captar o clarão fosforescente das cristas que se partiam. Sempre que eu olhava, aquela forma humana me espantava. Durante cada intervalo curto eu me esquecia de que ele estava ali. Há meia hora eu vinha olhando para trás, continuando, esquecendo, olhando para trás, continuando ... No horizonte, a quinhentas milhas da terra, imaginei ter vislumbrado a silhueta de uma grande cidade de luzes.

O barco ia rapidamente para sudoeste com uma vela de estai dupla — cerca de três metros quadrados de pano esticado como um tambor logo à frente do mastro. O vento estava nos empurrando a quase seis nós, o mais rápido que nosso barquinho podia ir. A resistência que a proa criava enquanto o veleiro se movia pelo mar e o atrito entre o casco e a água estabeleciam um limite de velocidade que, teoricamente, não poderíamos exceder. Mas algumas vezes acelerávamos através das leis imutáveis da hidrodinâmica quando o barco surfava descendo a lateral de uma onda atlântica de três metros e meio.

Estávamos no mar aberto pela primeira vez na vida — minha mulher e eu — num veleiro de trinta e um pés pesando cinco toneladas e meia. Eu tinha velejado em barcos pequenos durante a maior parte da vida, mas raramente sem ver terra. Essa travessia era diferente — não era um passeio

pelos Grandes Lagos até uma outra marina, ou um pulo costeiro até outro ancoradouro familiar. Tínhamos atravessado a Corrente do Golfo, e agora íamos para o coração do Triângulo das Bermudas, sobre o Mar dos Sargãos, o máximo a sudeste que poderíamos, para longe das perigosas latitudes das tempestades de dezembro. Podíamos manter esse rumo até chegarmos a sessenta e cinco graus de longitude oeste — apelidada de “1-65”, como se fosse uma rodovia interestadual, por causa do tráfego de barcos em direção ao Caribe. Em seguida viraríamos para o sul, procurando os constantes ventos alísios do nordeste para chegar a Charlotte Amalie ou Jost van Dyke.

Deixando a Baía de Charleston, tínhamos velejado durante horas numa brisa suave em direção sudoeste. Logo antes do pôr-do-sol, com a terra parecendo uma linha escura na popa, vimos golfinhos a cerca de cinquenta metros a bombordo. Vinham em nossa direção saltando num bando alegre. Faziam o que os golfinhos fazem — chilreavam, mergulhavam, saltavam, surfavam na nossa esteira. Depois, entediados com a nossa velocidade de três nós, partiram rapidamente para pairagens mais azuis. Estávamos empolgados com a exuberância e a despreocupação dos golfinhos selvagens, sua absoluta integração ao oceano. Com aqueles animais dentro, o mar parecia amigável, benigno, compreensível. Tudo daria certo, afinal de contas.

Bom, não exatamente. Quatro dias depois as coisas não iam bem. O mar, dentre suas muitas qualidades, é um descobridor incansável de fraquezas. E tinha descoberto uma das nossas. Eu não havia lacrado direito a ignição e os mostradores do motor, que eram fixos num dos lados do armário da cabine de comando, mais ou menos na altura das canelas. Naquela noite, durante o turno de vigia, percebi subitamente que o barulho intermitente que eu vinha escutando acima dos sons do vento e do mar era nosso motor auxiliar a diesel tentando dar a partida. A água do mar, que havia entrado no barco devido aos mergulhos da proa, varria pelo lado do convés batido pelo vento e entrava na cabine, onde redemoinhava pelos drenos num caleidoscópio luminoso. Parte da água havia molhado o interruptor da ignição e provocado um curto, criando o mesmo efeito de ligar a chave de ignição. O motor, tentando dar a partida contra a trava de ferro da transmissão (ela estava engrenada para impedir que o hélice girasse livremente enquanto velejávamos), logo arriou as baterias. Eu ouvi o que

estava acontecendo no momento exato em que elas terminaram de se descarregar. Nós usávamos o motor para entrar e sair dos portos e ancoradouros, escapar de calmarias locais e carregar nossas baterias para obter eletricidade. Também podia ser útil algumas vezes para ajudar a controlar o barco quando fazia mau tempo no mar. Mas, afora isso, quando estávamos numa travessia o motor era um espectador passivo.

Tínhamos sobressalentes ou ferramentas para substituir ou consertar praticamente tudo a bordo. Mas nosso espírito de auto-suficiência e redundância era moldado para a matéria, e não para a energia. Agora precisávamos de duas coisas que não tínhamos em dobro. Para recarregar as baterias, precisávamos do motor. O motor, que teoricamente poderíamos ligar manualmente na ausência de eletricidade, agora se recusava a dar partida assim. Se não pudéssemos dar partida no motor, não poderíamos recarregar as baterias. Sem as baterias, não tínhamos eletricidade e não podíamos dar partida no motor. Não ter eletricidade significava não ter luzes elétricas no interior do barco (apesar de termos sobressalentes a querosene), nem silômetro (para dizer a distância navegada), nem luz de bússola. Não ter motor significava que éramos realmente uma embarcação a vela. Teríamos de esperar o vento nas calmarias inevitáveis daquelas latitudes. O diesel sobressalente que levávamos para passar por elas era agora um lastro inútil.

Muita gente veleja sem motores, e para mim isso tinha até mesmo uma atração teórica. Contar totalmente com o vento levava o marinheiro ao âmagô estético do processo — a pureza austera do ar movendo-se pelo aerofólio da vela e lançando o barco para a frente numa réplica horizontal do voo de um avião. Mas em termos práticos, ali no mar corrugado, eu queria aquela porcaria de motor. Não era só pela eletricidade ou para romper calmarias. Ele representava o conforto e a tranquilidade da tecnologia. Sem ele, éramos lançados cem anos para trás, ao tempo dos “barcos de madeira e homens de ferro”. Nós nos sentíamos distintamente não-ferrosos.

E se o motor podia nos abandonar — assim, de uma hora para a outra — porque eu não tinha posto dez centavos de plástico e calafetagem em volta de um interruptor — o que viria em seguida? Que outra negligência ou outro descuido não descoberto poderia estar espreitando, pronto para derrubar o mastro, destruir uma vela, colocar fora de ação o

leme de vento, violar a primeira regra da navegação: manter o oceano fora do barco — deixando o oceano entrar?

Durante a maior parte da vida eu tinha sonhado fazer uma viagem assim. Mas cada sonho realizado tem seu preço — em desilusão ou em algum outro tipo de espanto contrário. Agora estávamos pagando o meu. Durante quatro dias havíamos saltado e balançado mar adentro. Eu mal tinha dormido. Christine havia se saído um pouco melhor. Eu não conseguia dormir em parte por causa do movimento louco do barco, mas principalmente por causa do barulho. As ondas pareciam aríetes batendo no casco. Mas pior, tudo no barco estalava e gemia. Eu estava convencido de que aquilo era a clara evidência auditiva das moléculas de madeira e fibra de vidro sendo despedaçadas. Deitava no meu catre quando não estava de vigília e esperava alguma coisa se quebrar. Eu tinha dado uma geral no barco antes de sairmos — virado pelo avesso e reforçado tudo à vista. Mas passei a maior parte da vida atrás de uma mesa, e era a primeira vez que fazia esse tipo de trabalho. Não tinha certeza de ter feito certo. Será que tudo estava realmente forte? Para mim, parecia meramente racional esperar a catástrofe.

Para compensar a inquietação, eu passava muito tempo verificando as coisas. De qualquer modo, era o que eu deveria fazer. O marinheiro é obsessivamente meticuloso com tudo a bordo. O menor descuido — como nossos controles do motor desprotegidos — pode tornar as coisas desconfortáveis, na melhor das hipóteses, ou dar início a uma descida em espiral até o desastre. Nada pode ser deixado ao acaso; o mar explora todas as nossas fraquezas. Assim, em cada turno de vigia (nós alternávamos três horas de vigia e três de descanso, dia e noite), eu fazia a inspeção.

Primeiro o mastro e as velas. Nosso barco era um *sloop* elegante — isto é, tinha o arranjo familiar de um mastro, com uma vela principal e uma bujarrona à frente. O pé da vela principal era preso à retranca, um tubo de alumínio como o mastro, porém mais leve e muito mais curto. Tecnicamente, eu tinha convertido o barco num cúter quando acrescentei um traquete, que ficava abrigado dentro da bujarrona, perto do mastro. Mais perto do mastro — mais distante da terra-de-ninguém do convés de proa varrido pelas ondas, escorregadio e cheio de solavancos — o traquete era mais segura para ser manobrado numa tempestade do que a bujarrona, que ficava na proa exposta. Mas como sempre navegávamos com a vela

principal e a bujarrona ou o traquete, e nunca com ambas, ainda éramos oficialmente um *sloop*.

O mastro era fixo com a variedade usual de cabos de aço: era preso no estai de proa e um patarrás, que saíam da proa e da popa, respectivamente, até a ponta do mastro (a bujarrona era presa no estai, fixa por presilhas de metal chamadas garrunchos); e ovéns, três de cada lado, que desciam na lateral do barco. Os estais e os ovéns, que mantinham o mastro em pé e reto, eram conhecidos coletivamente como cabos fixos. Eu tinha acrescentado um segundo estai de proa, mais interno, para dar mais apoio ao mastro, e para atuar como um cabo em que o traquete pudesse ser preso e levantado. Era preciso verificar tudo isso — a tensão, o desgaste, a corrosão, qualquer sinal de enfraquecimento, deterioração, perniciosidade. Manter o mastro em pé era prioridade clara.

Em seguida o casco em si. Sua integridade era o bem supremo. Na parte mais baixa do interior do casco ficava o bojo, uma cavidade que se aprofundava na quilha. Era ali que a água iria se juntar primeiro se estivesse escorrendo em qualquer parte, ou inundando. Verificar o bojo e encontrá-lo seco, ou não mais úmido do que na verificação anterior, era sempre um momento feliz. Tínhamos várias bombas de bojo, todas operadas manualmente, que poderiam jogar a água para fora do barco, se necessário. Uma delas era um monstro, com uma mangueira do tamanho de um cano de esgoto e vazão de cerca de dois litros de água a cada volta de manivela.

Mas o foco mais afetuoso de minha atenção era o leme de vento. É um equipamento engenhoso, a única coisa que realmente torna possível velejar com tripulação pequena. Sem ele, o barco teria de ser guiado manualmente quase que a cada instante. O vento soprando contra o leme de vento de tecido ou compensado vira-o, ativando uma série de engrenagens ligadas ao próprio leme do barco ou a um leme que faz parte do mesmo mecanismo. Por meio de um ajuste cuidadoso, o leme de vento e o leme submerso levarão o barco num rumo constante em relação à direção do vento. (Um piloto automático, por outro lado, funciona a eletricidade e guia o barco através da bússola, independentemente da direção do vento.) Apesar de frequentemente ser necessário ajustar o leme de vento quando o vento mudava, na maior parte do tempo podíamos nos sentar e olhar enquanto o barco abria seu caminho sinuoso e objetivo através das ondas — o barquinho que era capaz disso. Durante nossos dezesseis dias no mar,

operamos o leme manualmente durante menos de doze horas. Se nosso barco tinha alguma coisa boa, era o leme de vento. Eu o homenageava com uma inspeção atenta a cada turno de vigia.

Na quarta noite de viagem o vento se intensificou para trinta nós constantes, e aumentando até quase quarenta. Estava à beira de se tornar um vendaval oficializado. Para nós, novos no oceano aberto, *era* um vendaval. O barco parecia quase fora de controle. No intervalo entre as ondas, nos esforçávamos para ver a fosforescência espumante nas cristas. Avaliar o tamanho das ondas a partir do convés de um barco pequeno é como avaliar a decisão de um juiz contra o seu time: você está um pouquinho envolvido demais para ser objetivo. Com as ondas, os erros honestos resultam do ângulo de visão do observador e da forma da onda. A regra básica é cortar em quase metade o tamanho que você pensa ver. Naquela noite eu pensei ter visto ondas de sete metros e meio de altura e, frequentemente, outras que eu não conseguia me obrigar a avaliar.

Desligamos o leme de vento. Comecei a pilotar o barco manualmente, tentando manter as ondas mais ou menos em ângulo reto com a popa. Foi então que comecei a alucinar, pensando que o anão junto à amurada da popa ia acabar comigo. Havia algo ali, claro — os galões com o diesel agora inútil, o recipiente da bóia de “homem ao mar” e o bote preso à amurada. Juntos, sua forma na noite negra era vagamente humanóide. Eu estava tão cansado que não conseguia me lembrar por mais de vinte segundos do que me espantara, ou mesmo que tinha me espantado. Quando minha alucinação se expandiu para incluir a silhueta de uma cidade no horizonte, nós percebemos que já não aguentávamos mais. Paramos o barco — à capa — para tentar dormir um pouco.

Ficar à capa é uma das manobras agradavelmente antigas e elegantes que os marinheiros vêm usando há séculos para manter um barco a vela parado enquanto esperam passar o mau tempo, dormem, orientam-se ou fazem reparos. Há muitas maneiras de fazê-lo, dependendo da equipagem e da forma do casco. Cada técnica envolve equilibrar a força impulsionadora dos ventos e a força contrária do leme do barco para manter ao máximo possível a proa virada para o vento e as ondas. Por exemplo, num método típico, duas velas de tempestade são caçadas e apertadas, uma de cada lado do barco. O empuxo de uma vela tende a cancelar o da outra, e o barco fica quase parado. Então o leme é preso de modo que o barco mantenha uma

posição relativamente constante, entre quarenta e cinco e sessenta graus com relação à direção do vento e das ondas, indo para a frente a mais ou menos um nó. O resultado é um equilíbrio tenso, com o ponto mais forte do barco — a proa — virado para o vendaval. A transição de velejar para ficar à capa é notável: o movimento de vaivém diminui; há muito menos barulho (a parte mais enervante do mau tempo no mar); e o barco sobe e desce sobre ondas subitamente reduzidas, não mais tão violentas.

Um barco pode ficar à capa indefinidamente, se tiver espaço no mar — nenhum pedaço de terra no caminho enquanto mantém seu movimento angular — e enquanto o vento não aumentar demais. Se isso acontecer, o barco à capa pode girar e ir para a frente rápido demais. Os mares cada vez mais ásperos tornam-se difíceis demais para o barco enfrentar (por exemplo, as ondas podem começar a varrer o convés). Então o barco precisa romper seu acordo com a tempestade, virar na direção do vento e partir, mantendo a popa para o vento e as ondas, com mastros nus ou só com um fiapo de vela. Se o vento continua aumentando, as táticas de tempestade se transformam em táticas de sobrevivência, e o resultado dependerá da qualidade do projeto e da construção do barco, da habilidade da tripulação e, em grande parte, da sorte. Não tínhamos certeza de qual seria esse ponto para o nosso pequeno *sloop*. Certamente poderíamos ficar confortavelmente à capa diante de ventos de trinta e cinco ou quarenta nós, possivelmente cinquenta nós. Mais do que isso, provavelmente teríamos de virar e correr. Nunca se sabe de antemão quando não se poderá mais ficar à capa. Eu esperava jamais descobrir.

Mas dessa vez o vento raramente passava de quarenta nós, e permanecemos confortavelmente à capa. Durante doze horas descansamos, comemos frutas secas e barras de granola, e suportamos o balanço do tempo moderadamente violento. Mas apesar de também dormirmos um pouco, o bastante para continuarmos quando nosso vendaval passasse, o padrão psicológico do resto de nossa primeira travessia em oceano aberto tinha se estabelecido: era uma provação a suportar.

Mais tarde, balançamos e nos arrastamos durante dois dias em ondas mansas, lisas, esperando o vento. Passei o tempo pensando em insultos originais para o nosso motor recalcitrante. Alguns dias depois o vento aumentou de novo, um sistema de baixa pressão começou a se formar quase que diretamente sobre nossa cabeça. Moveu-se para nordeste antes de se

tornar um vendaval. Mas a massa de ar frio descendo do centro do sistema se atravessou sobre nós. Enquanto a frente passava tivemos uma segunda dose de vento de trinta e cinco nós e mar alto. Dessa vez não hesitamos e ficamos à capa por vinte e quatro horas até as coisas melhorarem.

Enquanto seguíamos caminho para sudeste nos ventos alísios, havia períodos da poesia em movimento sobre a qual tínhamos lido. Nosso barco costurava sua rota através de ondas de um azul profundo e com cristas espumantes, sob um sol tropical cada vez mais forte. Estávamos empolgados com as subidas e descidas de uma embarcação guiando-se através de um mar tranquilo — as cores luminosas e as sombras, o chiado rítmico da onda de proa, o sentimento de harmonia ancestral entre o barco levado pelo vento e o mar. Vimos peixes voadores romper a superfície e pairar, com as asas brilhando, por mais de quarenta e cinco metros. Vimos auroras e crepúsculos que — mesmo com nossa fadiga — provocavam clarões momentâneos da unidade íntegra do mundo natural, ou um sentimento daquele mundo antigo. Nosso medo diminuiu. Dormimos um pouco a cada dia.

Mesmo assim eu nunca deixava de me preocupar com a possibilidade de algo se quebrar. Não tínhamos mais um radiotransmissor de longo alcance — só um receptor de ondas curtas que recebia previsões do tempo para o Oceano Atlântico, transmitidas de Fort Collins, Colorado, lá no meio da terra firme. Se alguma coisa desse muito errado, não poderíamos entrar em contato com qualquer pessoa que estivesse a mais de quarenta milhas, o alcance de nosso rádio de VHF. Nenhum de nós jamais estivera tão sozinho, tão longe do resto do mundo, dependendo tão completamente de nossos próprios recursos. Apesar de termos algum orgulho com a auto-suficiência, mal suportávamos o isolamento que a tornava necessária.

Alguns dias depois de nosso vendaval, vi um pássaro voando. Era um mergulhão marrom, um pássaro marítimo bastante conhecido. Além disso era a primeira forma de vida que víamos em dois dias, desde que outro pássaro havia passado por nós. Desci e anotei no diário de bordo que tinha visto um pássaro. E então fiquei pasmo ao perceber como estávamos num lugar vazio — onde um pássaro era digno de anotação.

Dentro da cabine, um filho da cidade olhando para o aspecto amedrontadoramente desatulado do mar, achei que ele parecia tão estranho quanto a lua. Ou como um Saara em movimento. Era uma vastidão

fascinante e estarrecedora. Para nós, a travessia foi uma luta através da vastidão vazia e remota do mar.

3. O CORAÇÃO DE TIGRE

A diferença entre um vendaval e o que passou a ser conhecido como uma tempestade “de sobrevivência” é que no primeiro, com ventos de força 8, ou talvez 9 (digamos de 30 a 45 nós de velocidade), o comandante e a tripulação mantêm controle e podem tomar as medidas que acharem melhores, ao passo que numa tempestade de sobrevivência de força 10 ou mais, talvez chegando à força de furacão, o vento e o mar se tomam os senhores.

— K. ADLARD COLES, *Heavy Weather Sailing*

A FORÇA DO VENTO foi uma surpresa.

Navegando quatrocentas milhas atrás de Raphaël Dinelli, Catherine Chabaud estava recebendo o mau tempo primeiro, já que este varria do oeste para o leste. Pelo rádio, passou para ele e os outros marinheiros à frente uma descrição da força e da direção do vento nos sistemas de baixa pressão que a alcançaram, um após o outro. Dessa vez — sete semanas após o início da regata, logo antes do Natal — ela alertou Dinelli para esperar uma zona de baixa durante a noite, com a rápida rotação costumeira do vento de noroeste para sudoeste, soprando entre quarenta e quarenta e cinco nós enquanto a frente fria passava. Não era nada especial — uma típica zona de baixa pressão no Oceano Austral, de intensidade moderada.

Mas o que aconteceu foi incomum e aterrorizante.

Enquanto o sistema de baixa pressão começava a passar sobre Dinelli, uma massa de ar mais quente, de alta pressão, desceu do norte. Os dois sistemas se comprimiram. O ar frio da zona de baixa entrou sob o ar mais quente da alta, e o empurrou para cima. O ar que já estava soprando no centro da zona de baixa aumentou de velocidade, subindo e espiralando na atmosfera. Enquanto mais ar era deslocado da superfície do mar, a pressão caía ainda mais. Vento é o fluxo de ar das áreas de alta pressão para as de baixa, descendo pela curva, ou pelo gradiente, de pressão. E exatamente o mesmo processo da água fluindo de lugares mais altos para mais baixos.

Quanto mais íngreme a curva, mais rapidamente o ar se move, e mais forte fica o vento. Enquanto a área de baixa se aproximava, seu gradiente de pressão ficava ameaçadoramente mais íngreme.

Quando o sistema chegou à posição de Dinelli, o vento aumentou até chegar perto da força de furacão — acima de sessenta e quatro nós — e subindo até oitenta nós. Rapidamente chicoteou as ondulações constantes do Oceano Austral transformando-as em ondas gigantescas. O barco de Dinelli começou a surfar em ondas que cresciam entre dezesseis e dezenove metros — como se fossem edifícios com seis andares de concreto movendo-se rapidamente, sempre tombando. Era uma viagem apocalíptica.

Dinelli não podia ficar no convés porque era perigoso demais. De dentro da cabine, tentando entender a forma e a inclinação das ondas, ele fazia o máximo para dirigir o barco manipulando o piloto automático. Mas o controle era impossível. O *Algimouss* emborcou, invertendo-se violentamente em alguns segundos. O choque tremendo comprimiu o mastro, fazendo-o perfurar o convés; a retranca atravessou uma das grandes janelas da cabine e a água entrou. Era manhã de Natal.

Vestido com uma roupa de sobrevivência que havia se rasgado quando o veleiro emborcou, Dinelli se enfiou num canto de sua cabine virada de cabeça para baixo. Pouco a pouco a água deslocava o ar preso dentro do casco. Durante o emborcamento o mastro havia rachado pouco acima do nível do convés. Os cabos fixos firmavam-no mais ou menos no lugar, e ele atuava como uma espécie de quilha, mantendo o *Algimouss* invertido. Mas após cerca de três horas, forçado pelos movimentos furiosos do barco, o mastro se partiu completamente. Livre da resistência do mastro e dos cabos fixos, o bulbo de lastro de três toneladas na ponta da quilha recuperou sua capacidade de atuar como alavanca, e o barco virou para a posição certa — devagar, por causa do peso da água dentro. Quando isso aconteceu, Dinelli, quase que inteiramente dentro d'água, meio que nadou, meio que andou pelo teto e pela lateral da cabine até estar de novo sobre o piso. Agora podia ativar os transmissores de seu rádio de emergência via satélite. Não os tinha ligado antes porque o sinal não poderia penetrar o casco de fibra de carbono do barco emborcado.

Duas horas depois de voltar à posição normal, o veleiro estava quase completamente cheio d'água. As ondas atravessavam o buraco, do tamanho de uma mesa no convés, com tanta força que quebraram os anteparos a

prova d'água do casco. Cada veleiro de sessenta pés participante da Vendée Globe tinha de ter três desses, dividindo o interior do barco em compartimentos que poderiam ser lacrados, limitando a quantidade de água que podia penetrar. Mas nenhum material suportaria a força daquelas ondas. Logo o convés estava no nível da água. Cada onda gigantesca parecia determinada a afundar o barco.

Dinelli subiu ao convés e se amarrou ao toco do mastro, lutando para ficar de pé enquanto o barco saltava e mergulhava. As ondas golpeavam-no constantemente. Sua roupa de sobrevivência, rasgada, logo se encheu de água. O casco do *Algimouss* estava completamente submerso, o convés praticamente invisível na espuma do mar. Alternadamente encharcado pelas ondas geladas do Oceano Austral e golpeado por um vento que provocava sensação térmica muito abaixo de zero, Dinelli começou a sentir a temperatura do corpo caindo.

Ficou de pé no convés do barco durante o resto do dia de Natal, toda a noite de verão de alta latitude austral e todo o dia seguinte, sem que o vento amainasse abaixo da força de tempestade. A deriva no Oceano Austral, a quase cinquenta graus de latitude, ele se encontrava o mais solitário e exposto que um ser humano poderia ficar. A medida que a segunda noite se aproximava, o marinheiro de vinte e oito anos estava exausto e com hipotermia, Sabia sem qualquer dúvida que não poderia sobreviver até a manhã seguinte. A morte estava muito próxima.

Primeiro, o Oceano Austral. Para entender esta história, você precisa entender o Oceano Austral e o que significa navegá-lo num pequeno veleiro.

A vasta área marítima deste mar Antártico é na verdade a extremidade sul dos Oceanos Pacífico, Índico e Atlântico. Sua demarcação oficial é quarenta graus de latitude sul, e inclui as latitudes que há muito tempo os marinheiros apelidaram de *roaringforties* (quarenta rugidores), *furious fifties* (cinquenta furiosos) e *screamingsixties* (sessenta berrantes). É uma área de vento forte quase constante e tempestades frequentes, muitas vezes acima da velocidade de furacão. Nas tempestades, as ondas crescem e crescem até alcançar altitudes inimagináveis. A onda mais alta registrada com confiabilidade — trinta e seis metros — foi encontrada lá. As ondas do Oceano Austral rolam pelo mundo sem serem impedidas por terras. *Icebergs* de todos os tamanhos vagueiam na água gélida. Com o passar dos

séculos, o local transformou-se em cemitério de marinheiros — os homens do mar dos velhos tempos chamavam a rota desde o Austral até o Cabo Horn de “Estrada dos Mortos”. Ele corporifica o que Melville chamava de “aquele sentimento de total espanto do mar”.

O Oceano Austral contém o ponto mais distante de qualquer local seco na terra. Fica a cerca de mil e seiscentas e sessenta milhas equidistante da ilha Pitcairn, o último refúgio dos amotinados do Bount, e o Cabo Dart no Antártico. Muitos dos barcos participantes da regata Vendée Globe navegam perto, ou até mesmo, por acaso, através dele, a caminho do Cabo Horn. Apenas alguns poucos astronautas estiveram mais distantes de terra do que uma pessoa numa embarcação naquele local. Mas isso nem começa a descrever o afastamento dessa parte do planeta. Alguns marinheiros chamam uma grande área do Oceano Austral de “O Buraco”. Fica longe demais até mesmo para aeronaves de longo alcance — presumindo que queiram voltar a terra. Em mapas feitos quando grandes trechos de território ainda não tinham sido penetrados por europeus, os cartógrafos rotulavam os espaços vastos e desconhecidos de “*Hic sunt dracones*” — “aqui há dragões”. Essa profecia confiante em perigos imprevisíveis e temíveis ainda se aplica ao Oceano Austral.

Para nós é difícil captar a ideia de que uma parte de nosso planeta permaneça num estado de isolamento quase primitivo. Restam apenas alguns poucos lugares na Terra onde simplesmente passar por eles é um feito: o Antártico, seja a pé ou em veículo para a neve; o Saara, fora das trilhas usadas e entremeadas; o Oceano Austral, num veleiro. As vastidões de gelo, areia ou água são lugares terríveis onde a natureza mantém o poder de aterrorizar e diminuir os seres humanos — um poder que ela possuía em toda parte, até muito pouco tempo atrás.

Duas regatas ao redor do mundo para marinheiros solitários levam os competidores através do coração do Oceano Austral. A regata Around Alone (anteriormente chamada de BOC Challenge) acontece em quatro pernas. Os barcos fazem três paradas programadas no caminho e podem buscar refúgio não programado para fazer reparos ou encontrar substitutos para equipamento quebrado, sem sofrerem desclassificação. Mas na Vendée Globe os concorrentes devem navegar sem paradas e completamente sem ajuda. E a mais radical dentre as regatas a vela de longa distância. Segundo as regras espantosamente simples, a disputa foi criada “para responder às

necessidades de marinheiros ansiosos por alcançar seus limites extremos”. Não há desvantagens complexas ou regras misteriosas como as das competições mais curtas. Na Vendée Globe, o vencedor é o primeiro a atravessar a linha de chegada: uma pessoa, um barco, o primeiro a chegar em casa.

Para os velejadores concorrentes, o Oceano Austral é o ponto crucial. Nele acontece quase metade de toda a distância percorrida, de vinte e sete mil milhas, e essa travessia exige de seis a oito semanas de esforço formidável — se nada der errado. Os outros trechos da corrida têm seus próprios desafios e implicam perigo real, mas a maioria deles é administrável. Quando entram no Oceano Austral, os marinheiros penetram num reino de contingências: ali as condições do vento e do mar podem destruir até mesmo o melhor barco e o velejador que tenha a infelicidade de encontrá-las. Os concorrentes costumam se ver em condições de sobrevivência — a principal delas é dominar o vento e o mar, e tudo que podem fazer é aguentar firme e esperar pelo melhor. Na verdade a regata é dividida em três partes: o Atlântico, o Oceano Austral, o Atlântico. O trecho do meio é o assassino.

“Depois disso, é um passeio”, disse Christophe Auguin, um dos participantes da Vendée Globe.

Quando eu estava velejando até as Ilhas Virgens, o trecho bem viajado de oceano que estávamos atravessando parecia uma vastidão selvagem. Quase me matou de medo. Eu sentia que a qualquer momento poderíamos ser dominados por forças naturais que iriam nos destruir. Não era simplesmente uma questão de atravessar o oceano indo de Charleston até as Ilhas Virgens. Eu não via o resultado como uma coisa tão certa. Nós só chegaríamos se o oceano deixasse. Olhando para trás, depois da experiência, essa atitude parece melodramática. Na verdade os perigos não eram tão grandes, e as chances de um cataclismo eram muito pequenas. Mesmo assim, sempre que saí para o mar num barco pequeno, parte dessa suspeita e desse medo se mantiveram. Mesmo quando a superfície do mar é tranquila, eu, como Melville, não posso esquecer “o coração de tigre que ofega por baixo”. No mar, as linhas que ligam um marinheiro à humanidade parecem frágeis demais.

No Oceano Austral essas linhas são esticadas até o limite. Algumas vezes elas se partem. Nessas regatas os marinheiros dependem muito mais

da conexão uns com os outros do que de qualquer fonte remota e insegura de ajuda vinda de terra. Alguns marinheiros foram tirados quase que literalmente do mar por colegas participantes da regata. A maioria não teria sobrevivido o bastante para ser apanhada por navios alertados, ou para receber equipamentos salva-vidas jogados de aviões — se por acaso estivessem ao alcance deles. E em algumas regatas, um barco e um marinheiro simplesmente desaparecem — sem deixar traços e sem palavras.

Mas os concorrentes estão ligados à rede mundial de satélites e à Internet. Computadores a bordo coordenam, com base em satélites, a navegação, a comunicação e o sistema de previsão do tempo. É possível mandar fax, *e-mail*, conversar por rádios de ondas longas e curtas, receber tabelas climáticas detalhadas sempre que quiserem. Mesmo no Oceano Austral, onde as previsões de tempo são grosseiras e indignas de confiança, os marinheiros frequentemente podem ver o clima que irão enfrentar. Algumas vezes até mesmo podem se desviar das piores partes.

O equipamento de navegação e segurança é sofisticado e poderoso, e os sistemas são duplicados como se estivessem nos voos da Apollo para a Lua. As cabines dos barcos parecem lojas de material eletrônico. Os marinheiros estão em contato constante com os quartéis-generais da regata na França ou nos Estados Unidos. Os diretores da regata, por sua vez, sempre sabem onde cada barco se encontra, com precisão de poucas milhas — um sinal constante de rádio (de um transmissor ARGOS) é transmitido de cada barco para receptores em satélites. Quando acontece algum problema — se um barco é virado por uma onda do Oceano Austral, perde o mastro e se enche de água — o marinheiro com hipotermia e exausto pode ativar “transmissores de rádio de posicionamento de emergência” (EPIRBs), que notificam o satélite. Dentro de poucos minutos os quartéis-generais e os centros de resgate da Marinha sabem que os dragões atacaram. As operações de busca e resgate começam de imediato.

Mas levar a ajuda até a localização exata de um barco pode demorar dias. Se nenhum dos outros concorrentes puder chegar ao local, talvez seja impossível, por mais de uma semana, conseguir alcançar um barco danificado — até que um navio de guerra despachado ou um cargueiro retirado de sua rota possa abrir caminho. Cargueiros fazem travessia regular pelo Oceano Austral — petroleiros, graneleiros ou navios de *containers* atravessam o Cabo Horn nos dois sentidos — mas eles se prendem a rotas

estritas, e são poucos e distanciados. E algumas vezes esses navios grandes não conseguem realizar uma busca adequada porque até mesmo eles podem correr riscos ao fazer essas manobras em mares agitados.

De qualquer modo, um EPIRB precisa estar na superfície do mar para que a transmissão funcione. O sinal não penetra o material do casco ou alguns metros de água. Se o barco ficar emborcado — como o de Dinelli —, o marinheiro precisa encontrar um modo de levar o transmissor para fora do barco, até a superfície, mantendo-o conectado. Os EPIRBs mais novos e mais precisos têm uma bateria que dura aproximadamente de trinta e seis a setenta e duas horas, dependendo da temperatura. Quanto mais frio estiver, menor o tempo operacional. Quando elas se descarregam, a posição do barco se torna uma questão de análise de deriva — adivinhação baseada nos caprichos do vento e da ação das ondas.

No início de janeiro de 1997, treze velejadores solitários da Vendée Globe estavam espalhados por seis milhas do Oceano Austral, uma distância que ia do sul da Austrália até quase o Cabo Horn. Já estavam no mar há mais de dois meses. Dos dezesseis que haviam começado, apenas dez estavam oficialmente na corrida. Três mais continuavam navegando, mas tinham sido desclassificados por parar num porto ao longo do caminho para fazer reparos nos barcos — coisa rigidamente proibida pelas regras da regata. Dinelli esteve velejando como um concorrente não-oficial porque não teve tempo de fazer a navegação de duas mil milhas necessária para se qualificar para a Vendée Globe. Dois concorrentes tinham saído logo depois do início em 3 de novembro do ano anterior, por causa de danos sofridos numa tempestade no Golfo de Biscaia.

No Oceano Austral, os barcos muito espaçados estavam enfrentando várias condições de tempo, nenhuma delas agradável. Na melhor das hipóteses, alguns navegavam desconfortavelmente, mas não perigosamente, à frente das depressões com força de vendaval que viajam incessantemente nas altas latitudes do sul. Para outros barcos não havia suficiente vento para que enfrentassem as condições do mar — ondas altas persistiam durante algum tempo depois da diminuição do vento que as havia criado. Os barcos balançavam em ondas que atacavam anarquicamente, de todas as direções, sem a disciplina ordenadora de um vento forte.

Outros navegadores encontravam-se em sistemas de baixa pressão particularmente severos — tempestades que faziam nosso “vendaval de

iatista” das Ilhas Virgens parecer os pés-de-vento mais breves e benignos. Eles estavam lutando para controlar os barcos enquanto surfavam a velocidades espantosas de vinte e cinco nós ou mais, descendo ondas que pareciam montanhas íngremes, sob ventos praticamente com força de furacão.

Exatamente nessas condições, durante a noite de 4 de janeiro, dois dos barcos de sessenta pés da Vendée Globe viraram. Estavam mil e quatrocentas milhas a sudoeste do Cabo Leeuwin, a ponta mais ao sul da Austrália, aproximadamente na latitude de cinquenta e um graus sul — logo dentro da borda das *furious fifties*. Os barcos se encontravam a menos de quarenta milhas um do outro — próximos ao final da frota esparsa.

A bordo do *Exide Challenge* (um *sloop* sofisticado — com equipagem de dois mastros), Tony Bullimore ouviu um barulho alto. Pôde ouvi-lo até mesmo acima do tumulto agudo de seu barco atravessando a tempestade. A quilha de fibra de carbono, fatigada pelo movimento ininterrupto do barco, havia se partido de súbito, afundando até o piso do oceano — que nessa área do mar era a relativamente rasa dorsal do Indico Sudeste — quinhentas braças abaixo. Subitamente privado das quatro toneladas e meia de lastro, o barco que agora era mais pesado em cima emborcou numa velocidade chocante — em dois ou três segundos. Logo antes de isso acontecer, Bullimore, de cinquenta e sete anos, estava de pé espremido em sua cabine, bebendo uma caneca de chá que ele conseguira fazer no fogão de uma boca e fumando um dos cigarros que ele mesmo enrolava. Quando o barco virou, ele rolou junto, e terminou de pé sobre o teto da cabine, que agora era o chão.

A velocidade do acontecimento deixou-o perplexo. Ele olhou para baixo, através das grandes janelas da cabine, que agora atuavam como o fundo do casco, e viu a água do mar passando rapidamente, como um rio veloz sob seus pés. O uivo do vento a setenta nós em volta dos dois mastros e do cordame do barco havia parado. Na verdade, tudo estava quase quieto — ainda que o barco continuasse balançando sem parar.

Sua caneca de chá tinha desaparecido, mas ele ainda segurava o cigarro. Ficou de pé no teto na cabine de seu barco emborcado, deu alguns tragos no cigarro e considerou fleumaticamente a situação. Pensou que não havia muito a fazer. Por isso simplesmente avaliou os pontos positivos e negativos de sua posição, tentando pensar em como sobreviveria. Precisava

tentar mandar um sinal de EPIRB para o mundo. Talvez pudesse usar as ferramentas para fazer um buraco no casco. Depois percebeu a pesada retranca do veleiro. Ela estava presa ao emaranhado do cordame e do mastro abaixo do barco. Girando na turbulência subaquática, estava batendo numa das grandes janelas da cabine.

De repente, num movimento violento, a retranca despedaçou a janela. O mar penetrou rugindo como as cataratas do Niágara. As luzes elétricas — que tinham se mantido acesas desde a virada, apagaram-se. Dentro de segundos a cabine escura se encheu de água cuja temperatura estava próxima de zero grau, deixando apenas algumas dezenas de centímetros de ar perto do topo, que na verdade era o chão da cabine. Logo Bullimore estava sentindo muito frio. Andou com a água até a altura do peito, encontrou a roupa de sobrevivência, tirou a vestimenta para mau tempo e conseguiu vestir a de sobrevivência sobre a roupa de baixo fria e encharcada. Era um modelo que deixava as mãos e os pés expostos, e tudo que ele pôde fazer foi enfiar os pés já congelados de volta nas botas encharcadas.

A comida e a água potável haviam desaparecido, a não ser por um pouco de chocolate e alguns saquinhos minúsculos de água — mais ou menos um copo. Como a maior parte do equipamento na cabine, tudo tinha sido sugado através da janela despedaçada, pelo vácuo poderoso das ondas que partiam.

Agora não havia necessidade de abrir um buraco no casco para mandar um sinal de EPIRB; a retranca tinha feito isso para ele. Bullimore ativou um dos seus ARGOS e o amarrou num pedaço de cabo. Mergulhando na água gélida da cabine, empurrou-o pela janela quebrada e o deixou flutuar até o que, ele esperava, era a superfície do mar. Mas o aparelho poderia facilmente ter se emaranhado na confusão de cabos e entulho do lado de fora. Bullimore não tinha certeza de que sua transmissão de socorro estava realmente sendo enviada.

A flutuabilidade do *Exide Challenge* dependia dos anteparos estanques, em particular o da frente, que estava mantendo a água fora da seção de proa. Para o caso de não suportarem, ele precisava de sua balsa salva-vida, que estava presa no *cockpit*. Várias vezes, com os olhos e os ouvidos machucados pelo frio, ele mergulhou e passou pela escotilha da escada de

tombadilho para soltá-la. Mas ela era grande demais, e sua própria flutuabilidade a mantinha grudada no fundo do *cockpit* invertido. No último mergulho a escotilha foi apanhada por um jorro de água e fechou-se com força na sua mão. O golpe decepcionou seu indicador esquerdo, no primeiro nó. Na água gélida, o cotoco parou logo de sangrar e o frio entorpeceu a dor feroz.

Bullimore arrastou-se até uma prateleira estreita na parte mais alta sob seu novo teto, onde por enquanto podia se manter relativamente seco. Mas a água ia subindo, e logo começou a varrê-lo periodicamente nesse último refúgio. Ele se sentia desesperadamente frio e cansado. Sabia que os australianos eram sua melhor esperança de resgate, mas eles levariam pelo menos quatro ou cinco dias para alcançá-lo. Isto é, se o EPIRB tivesse chegado à superfície — se o sinal estivesse alcançando alguém.

Primeiro o *Pour Amnesty International* de Thierry Dubois ficou sem mastro. Num vento que jamais caía abaixo de sessenta e cinco nós (força de furacão) e com ondas de dezesseis a dezoito metros, o barco emborcou. Em seguida se desvirou imediatamente, mas o mastro havia se partido em três pedaços. As ondas faziam com que os dois pedaços de mastro batessem repetidamente contra o casco, ameaçando abrir um buraco. Dubois teve de usar uma serra para cortar os cabos e soltar os restos do mastro. Enquanto estava embaixo do convés aquecendo-se, recuperando o fôlego, seu barco foi virado de novo em trezentos e sessenta graus por uma onda gigantesca e íngreme. Mesmo assim Dubois não ativou o EPIRB. Ele armaria para uso temporário (improvisando com material quebrado ou de reserva) um mastro e uma vela. Na tradição do marinheiro auto-suficiente, estava decidido a alcançar um porto australiano por conta própria.

No dia seguinte, enquanto ele dormia exausto, e praticamente na mesma hora em que o veleiro de Bullimore emborcou, outra onda grande virou seu barco. Dessa vez ficou de cabeça para baixo, à deriva em meio às ondas compridas e loucas do Oceano Austral. Agora ele acionou seu transmissor de emergência.

Depois de cerca de duas horas o barco não dava sinais de se desvirar. Apesar do peso da quilha, e mesmo sem o mastro sob a água para criar resistência, o barco de Dubois parecia confortavelmente de cabeça para baixo. Vestido com sua roupa de sobrevivência, ele se espremeu através de uma pequena escotilha de escape no gio (a parte vertical, ou quase vertical,

da popa). Depois de várias tentativas de subir na superfície escorregadia e curva do casco virado, ele conseguiu se aproveitar de uma onda que o jogou para cima. Agarrou-se num dos dois lemes compridos e estreitos do barco. O vento continuava soprando a mais de cinquenta nós. Enormes ondas do Oceano Austral, que em altura tinham o equivalente ao comprimento do barco, erguiam-se acima do homem e da máquina expostos. O outro competidor mais próximo estava mil e quinhentas milhas a leste, e provavelmente não poderia velejar de volta tanto assim, contra ventos e ondas de tempestade. No final da flotilha, Dubois e Bullimore estavam particularmente isolados. Um navio australiano era sua única chance.

Enquanto tentava se equilibrar na superfície escorregadia e oscilante do casco virado, no frio dos ventos com força de tempestade, com as ondas periodicamente inundando-o, Dubois acreditava que sua vida estava acabada. A única incerteza era quantas horas, talvez minutos, lhe restavam.

Mais ou menos em 1805 o almirante *Sir Francis Beaufort*, da Marinha Real inglesa, criou uma escala que relacionava a força do vento às condições do mar.

A Marinha adotou em 1830 a Escala de Ventos Beaufort como parte de seu repertório padrão para navegação. Numa forma modificada, desde então ela se tornou um instrumento usado quase que universalmente pelos marinheiros. Suas descrições do mau tempo são curtas e clínicas, mas proporcionam uma escala útil de relatividade para avaliar o que o vento faz com o mar. Os ventos de sessenta e cinco a setenta nós que Bullimore e Dubois experimentaram estavam logo acima do limite de força 12, de sessenta e quatro nós (cento e dezoito quilômetros por hora) — força de furacão, a categoria mais alta da escala. “Ar cheio de espuma; mar completamente branco com surriadas fortes; visibilidade tremendamente reduzida”, escreveu Beaufort. O estado do mar é descrito como “fenomenal”, com ondas de altura de mais de treze metros. Sobre os efeitos desse tipo de vento observados em terra, o almirante observou: “Raramente experimentado em terra; geralmente acompanhado por grandes danos.”

Termos da escala	Velocidade do vento em nós	Descrição	Símbolo meteorológico	Aspecto do mar	Altura da Vaga (metros)
0	0 - 1	Calma		Mar de azeite	0
1	1 - 3	Aragem		Rugas na água em forma de escamas, sem cristas de espuma	0 - 0.10
2	4 - 6	Fraco		Pequenas vagas curtas mas marcadas; cristas translúcidas, mas não rebentam	0.10 - 0.25
3	7 - 10	Bonançoso		Pequenas vagas mais alongadas, as cristas começam a rebentar, espuma vítrea; alguns carneiros	0.25 - 1.0
4	11 - 16	Moderado		Pequenas vagas alongadas, mais carneirada	1.0 - 1.50
5	17 - 21	V. Fresco		Vagas médias de forma alongada, aumenta a carneirada	1.50 - 2.50
6	22 - 27	Muito Fresco (Frescalhão)		Vagas grandes em formação; cristas espumantes com ronciana	2.50 - 4.0
7	28 - 33	Forte		As vagas acumulam-se a espuma alonga-se em fieiros esbranquiçados na direcção do vento	4.0 - 5.50
8	34 - 40	Muito Forte (Muito Rijo)		Vagas medianamente altas mas compridas; as cristas rebentam em turbilhão, a espuma estende-se em fieiros nítidos na direcção do vento	5.50 - 7.50
9	41 - 47	Tempestuoso		Vagas altas, fieiros densos, o mar enrola, a ronciana diminui, por vezes, a visibilidade	7.5 - 10.0
10	48 - 55	Temporal		Vagas muito altas, de cristas compridas e pendentes, ronciana em lençóis estirados em faixas brancas, superfície da água esbranquiçada, o rolo é violento e caótico, má visibilidade	10.0 - 12.0
11	56 - 63	Temporal Desfeito		Vagas excepcionalmente altas, mar coberto de faixas de espuma, os picos das cristas são poeira de água, má visibilidade	12.0 - 16.0
12	> 64	Furacão		O ar está saturado de espuma e ronciana, mar completamente branco, péssima visibilidade	> 16.0

Para um ser humano adulto é difícil andar num vento de setenta nós. O pedestre incauto pode ser soprado. Enquanto estamos virados para o vento, é difícil respirar. No mar, a água jogada por um vento dessa velocidade é dolorosa, e pode machucar os olhos desprotegidos. Em ventos de força de furacão os marinheiros frequentemente devem usar máscaras de mergulho ou óculos. No convés, o marinheiro precisa se arrastar de um apoio a outro.

Se o vento parece disposto a trucidar as pessoas, as ondas geradas por ventos com força de furacão são homicidas. Naquele dia, Bullimore e Dubois (e Dinelli dez dias depois) tinham lutado contra ondas da altura de um prédio de cinco andares, algumas com até cinquenta por cento mais do que isso — quase um prédio de oito andares. Mas existem mais coisas do que altura das ondas. A energia das ondas move-se pela água de forma surpreendentemente rápida. A velocidade com que uma onda viaja depende

de seu comprimento — a distância entre cristas. Quanto maior o comprimento, mais rápida a onda. Por exemplo, ondas cujas cristas estão separadas por dez metros irão se mover a oito nós; as separadas por cem metros, a vinte e cinco nós. Mas as ondas do Oceano Austral, com literalmente todo o espaço do mundo para se formarem e se construírem, são muito longas — as cristas costumam chegar a duzentos metros de separação. Uma onda desse tamanho viajará a uma velocidade próxima dos trinta e cinco nós.

Para ter uma ideia da tensão que Bullimore, Dubois e seus barcos experimentavam, quem não é marinheiro deve tentar visualizar uma série interminável de prédios de cinco ou seis andares, com as laterais inclinadas em vários ângulos e com prédios ocasionais cinquenta por cento maiores, vindo na direção deles a sessenta e cinco quilômetros por hora, em média. Algumas vezes o último ou os últimos dois andares do prédio desmoronarão em cima deles. O efeito concussivo da água do mar não é muito diferente do efeito do concreto. Acrescente o isolamento e o barulho — os estrondos e o rugir das ondas, o grito ensurdecido, fantasmagórico, enervante do vento ao redor das obstruções dos mastros e dos cordames — e a imagem talvez fique mais clara.

E agora o Horn. Para entender o Oceano Austral, você precisa entender o Cabo Horn.

Na forma e na função, ele atende ao objetivo comum dos cabos em toda a parte: é um promontório, ou uma cabeça de terra, separando um trecho de água de outro. Mas o Horn é único. Fica muito ao sul, numa latitude de cinquenta e sete graus. Para rodeá-lo, as embarcações devem mergulhar nas entranhas do Oceano Austral. Do Cabo Horn, o Antártico fica a apenas novecentos e cinquenta quilômetros atravessando a Passagem de Drake. Sem estorvos na progressão ao redor do globo, os ventos e as ondas do Oceano Austral — espremidos nessa passagem relativamente estreita entre a ponta da América do Sul e o continente polar — ficam cada vez mais fortes e ferozes.

O Cabo Horn é o ponto de virada real, e certamente psicológico, de qualquer viagem ou regata através do Oceano Austral. Sendo na verdade uma alta ilha rochosa na ponta do continente, ele tem um peso singular e mitológico para os marinheiros, como símbolo de dor, dificuldades e morte. Na época dos navios de velas redondas, algumas vezes as embarcações

passavam semanas tentando rodeá-lo de leste a oeste, indo contra os ventos, as ondas e as correntes principais. O *Bounty* de Bligh lutou ao redor do Horn durante vinte e nove dias antes de desistir e ir para o leste. Ele acabou chegando ao Pacífico Sul através do Oceano Índico e pelos estreitos do sudeste da Ásia. A tripulação de Bligh, com hipocrisia cruel e inconsciente, jamais o perdoou pelas dificuldades e pelos terrores daquele mês, ou por desistir no final.

Em *Two Years Before the Mast*, Richard Henry Dana descreve o sofrimento de seu navio no inverno gélido do sul em 1836, enquanto tentava rodear o Horn de oeste para leste com uma carga de peles da Califórnia. Este deveria ser o modo mais fácil de passar, com os ventos de popa. Mas eles demoraram duas semanas, com vento de frente, calmarias pouco características e vendavais do leste. Frequentemente eram bloqueados por campos de gelo. Quando finalmente o alcançaram, o Cabo Horn foi uma visão desanimadora e desolada, escreveu Dana. Mas também foi uma visão bem-vinda para a tripulação gélida e exausta. Era um sinal de que finalmente poderiam “desafiar o Oceano Austral”.

Meu bisavô viu o Horn uma vez quando o graneleiro de vela redonda em que ele era um marinheiro passou a caminho de Liverpool. Ele só disse à minha avó que o lugar lhe pareceu um pequeno monte serrilhado no mar, e que o odiou e temeu.

Para os marinheiros patologicamente aventureiros, rodear o Cabo Horn é tudo. Ainda que fazer isso possa ser um triunfo de vida curta — exatamente porque significa tanto, O navegador solitário argentino Vito Dumas velejou do Chile a Buenos Aires em 1934 e foi recebido como herói. Mas a mente de Dumas não estava com as multidões que o idolatravam. Seu grande momento tinha chegado e ido embora, escreveu mais tarde. Tudo que ele podia esperar era que em algum local, “em outro ponto distante do mar, eu pudesse encontrar outro Cabo Horn”.

Suas atrações ambíguas ainda são poderosas. Em 1985, David e Daniel Hays, pai e filho, rodearam o Cabo Horn no menor barco que qualquer americano já tinha usado ali — um veleiro de vinte e cinco pés projetado na Inglaterra. Eles eram velhos marinheiros para quem o Horn era “o grande”. Em *My Old Man and the Sea*, David, o pai, descreve velejar como “um ato indiscutível de verdade”. Porque a água lhe dera esse dom, ele achava que devia algo de volta. Para pagar, tinha de tirar do mar não apenas os prazeres

do verão na costa, mas tudo que ele daria. E isso, sem dúvida, era o Horn. Quando rodearam o cabo meses depois — em meio a uma tempestade, claro —, pai e filho pensaram simultaneamente no único brinde possível para a dose de Kahlua que cada um estava tomando: “Aos homens que morreram aqui.”

Para os marinheiros, o Cabo Horn tornou-se uma metáfora ampla — é o seu Waterloo, sua Itaca, Jerusalém, tudo junto. Bernard Moitessier, o navegador romântico e solitário de longas distâncias — e um dos pais da navegação solitária —, escreveu: “A geografia de um marinheiro nem sempre é a do cartógrafo, para quem um cabo é um cabo, com uma latitude e uma longitude. Para um marinheiro, um grande cabo é um todo muito simples e extremamente complicado, formado por rochas, correntes, mar revolto e ondas gigantescas, ventos suaves e vendavais, alegrias e medos, fadiga, sonhos, mãos doloridas, barrigas vazias, momentos maravilhosos e sofrimento.”

Os marinheiros da Vendée Globe olhavam adiante para o Cabo Horn como um marco de seu retorno ao mundo, à civilização. Christophe Auguin, a alguns dias de rodear o Horn na Vendée Globe, exclamou o quanto estava ansiando por « *la sortie d'enfer* » — a “saída do inferno”.

A 6 de janeiro, dois dias depois de Bullimore e Dubois terem emborcado, Gerry Roufs mandou uma de suas transmissões regulares por *e-mail* para seu site na Internet. Descreveu o furacão que tivera de enfrentar uma semana antes. Não apenas uma tempestade do Oceano Austral com ventos de força de furacão, mas também uma verdadeira tempestade ciclônica, o “Fergus”, saía das rotas usuais dos ciclones do Pacífico Sul rasgando caminho para além de cinquenta e cinco graus de latitude. Nas tempestades usuais do Oceano Austral, vindas do oeste, é fácil para os barcos da Vendée Globe adotar táticas de tempestade correndo na frente do vento e mantendo as popas diretamente nas ondas enquanto correm para o leste em direção ao Cabo Horn. Mas, apanhado numa área em que os ventos circulares do Fergus sopravam do sul, Roufs tivera de virar a popa do *Groupe LG2* para as ondas ferozes e sair do curso, em direção ao norte, até que a tempestade passasse. Ainda estava em segundo lugar na regata, mas seu desvio forçado o fizera perder muito terreno com relação ao líder, Christophe Auguin.

“Uma coisa é se acomodar confortavelmente a uma série de depressões

que se movem entre os 40 e os 50 graus de latitude”, escreveu. “Mas como se evita uma forte depressão vinda do norte e cujo centro cai direto em cima de você? E então a coisa vira praticamente uma Arca de Noé. Tempestade feroz, mar muito perigoso que facilmente poderia virar o barco ... Eu tive de voar à frente de ventos de cinquenta e cinco a sessenta e dois nós. Para o pessoal de terra: nessa velocidade, crianças com menos de dois anos sairiam voando!”

Numa tempestade como o Fergus, “a importância da regata fica em segundo lugar. Pode-se dizer que é uma questão de sobrevivência”, acrescentou ele.

Ele ficara sabendo dos sinais de socorro emitidos pelos outros marinheiros. Isso o fez pensar de novo em como o Oceano Austral era perigoso. Quanto mais tempo você ficasse ali, maiores as chances de desastre. Era ao mesmo tempo lindo e aterrorizante.

“Mas eu estive aqui por tempo suficiente. (...) A uma velocidade de dez nós, o Horn deveria aparecer no horizonte dentro de uma semana e meia ou menos. (...) Quanto ao barco, ele é o meu melhor amigo, porque é o meu bilhete de saída daqui. (...) A única coisa que me incomoda é que uma onda encheu o *cockpit* e levou meus dois baldes, mesmo eles estando presos.”

O barco de Roufs não era diferente das outras máquinas da regata, cheias de tecnologia mas com acomodações rudimentares; ele tinha perdido seu toalete e sua pia num único golpe cruel.

Um dia depois dessa mensagem, Roufs e a francesa Isabelle Autissier (a outra mulher na corrida, além de Catherine Chabaud), navegando separados por cerca de trinta milhas, foram alcançados por uma tempestade violenta, dessa vez apenas uma versão intensa do sistema de baixa pressão usual no Oceano Austral. Desenvolveu-se muito rapidamente, o vento subindo de vinte e cinco para setenta nós em cerca de três horas. Como o vento não tivera tempo de esticar as ondas de doze a quinze metros, elas eram relativamente íngremes e próximas, particularmente perigosas para barcos pequenos. Para Autissier, a coisa mais impressionante foi que ela não conseguia distinguir as ondas do céu ou das nuvens.

— O ar estava cheio de mar, e as nuvens estavam tão perto do oceano que tudo ficou cinza — disse Isabelle. — Era como uma gigantesca massa cinzenta; branca e cinzenta por causa das ondas. Era muito terrível,

aterrorizante.

Durante o dia o barco de Autissier foi tombado seis vezes, “empurrado por uma onda a ponto de o mastro ficar na horizontal”. Por duas vezes a ponta do mastro de vinte e quatro metros afundou abaixo da superfície da água. Numa dessas ocasiões Autissier quebrou um de seus dedos quando foi jogada contra o topo da cabine do barco quase que totalmente emborcado.

Foi durante essa tempestade séria, trinta horas depois de ele mandar seu *e-mail*, que o transmissor de rádio ARGOS do barco de Roufs parou subitamente de transmitir. Num segundo ele estava emitindo seu bip, transmitindo a posição que mudava constantemente. No outro segundo houve silêncio completo. Talvez fosse apenas o próprio ARGOS. Roufs poderia não perceber que ele havia parado. Ele estava muito distante no Oceano Austral — no meio do buraco. Nenhum avião baseado em terra ou navio poderia chegar à sua posição. Apenas outras embarcações no mar poderiam estar a uma distância possível de alcançá-lo, caso algo realmente tivesse dado errado.

No dia seguinte Autissier, que continuava navegando perto de Roufs, disse que não pudera fazer contato por rádio com ele. Isso só podia significar que o sistema elétrico dele havia falhado, e que ele continuava velejando, fora de contato com o mundo. Mas os ventos na área tinham força de furacão. A própria Autissier estava lutando para sobreviver. O barco de Roufs continuou em silêncio. Nenhum sinal de EPIRB vindo do Groupe LG2 fora recebido por quaisquer dos satélites de monitoramento. Mesmo assim, no quartel-general da regata em Rennes, na Bretanha, o preocupado Philippe Jeantot, diretor da Vendée Globe, ordenou o início de uma operação de busca a Roufs.

4. OS BANHOS DE TODAS AS ESTRELAS DO OCIDENTE

Há muito, muito tempo, ele olhou para o mar num doce langor; este não era o homem que havia lutado com deuses, abraçado espíritos do mar, organizado os cavaleiros como feras assassinas e sufocado seus cortesãos; agora sua mente era um menino virgem, suas mãos rosas brancas, e seus antigos desejos brilhavam como madrepérola no fundo, lá embaixo nas profundezas do mar, enquanto ele, acima, se inclinava, sorria, e com carícias lentas penteava seu cabelo lavado de estrelas.

— NIKOS KAZANTZAKIS, *The Odyssey: A Modern Sequel*

A TERCEIRA REGATA Vendée Globe começou em 3 de novembro de 1996 sob um céu baixo e cinzento rasgado ocasionalmente por fachos de luz. Mesmo tendo começado a temporada de tempestades de inverno no Atlântico Norte, o vento era moderado, de dez a quinze nós vindo de sudoeste, sobras de uma depressão que havia atravessado o Golfo de Biscaia e a Costa do Vendée no dia anterior. Os organizadores da regata tiveram sorte. O dia de calma relativa tornaria as coisas mais fáceis para a grande flotilha de espectadores que sempre acompanhava as partidas das regatas de longa distância. Para os competidores as condições eram ideais. Havia vento bastante para manobrar na linha de partida. E poderiam sair ao mar rapidamente, para longe dos perigos da costa rochosa e dos fãs entusiasmados em seus barcos mal manobrados; as colisões entre participantes de regatas e espectadores aconteciam frequentemente no caos das partidas. Mas o tempo bom duraria só um dia. Outro sistema de baixa de pressão, movendo-se rapidamente, já vinha do Atlântico. A meteorologia anunciava vendavais e mar revolto para 4 de novembro. Em novembro ninguém atravessa incólume o Golfo de Biscaia.

As duas Vendée Globe anteriores tinham acontecido em 1989-90 e 1992-93. Quatro edições da BOC Challenge — a outra volta ao mundo com

barcos de um só tripulante, ainda que menos exigente porque era feita em quatro estágios — aconteceram em 1982-83 e 1994-95. A seguinte, com o nome de Regata Around Alone, começou em setembro de 1998. Nas duas regatas o momento da partida é crucial, porque elas levam os concorrentes através do Oceano Austral durante o verão do Hemisfério Sul. Velejar no inverno seria suicídio.

Só que a Vendée Globe é feita sem paradas e sem apoio. A partir de Les Sables-d'Olonne a regata segue para o sul através do Golfo de Biscaya e desce pelo Oceano Atlântico, virando para sudeste em volta do Cabo da Boa Esperança e seguindo mais para o sul, para as altas latitudes de quarenta a sessenta graus — o Oceano Austral. Então os barcos começam a longa corrida para o Cabo Horn, mantendo-se ao sul do Cabo Leeuwin, da Tasmânia e da Nova Zelândia. De fato, a rota é uma circum-navegação do Antártico, mas geralmente os marinheiros a descrevem como indo “a sul dos três cabos de tempestade” — o da Boa Esperança, o Leeuwin e o Horn. Assim que passam pelo Cabo Horn, os barcos retomam sua rota para o norte através do Atlântico, de volta à França.

De novo as regras são elegantemente simples: o curso é de Les Sables-d'Olonne a Les Sables-d'Olonne, de oeste para leste através dos três cabos de tempestade, sem paradas. No caminho, os barcos devem passar de cada lado das Canárias; manter a boreste o Antártico, a Ilha Head (um ponto no Oceano Austral, perto duas mil e oitocentas milhas a sudeste do Cabo da Boa Esperança) e dois pontos de passagem no Pacífico Sul (coordenadas de latitude e longitude) — estes pontos são designados para manter o barco a norte das mais perigosas áreas de *icebergs* do Oceano Austral.

Para os veleiros, a distância mais curta entre dois pontos raramente é uma linha reta, ou uma linha de rumo, como os navegadores chamam. A navegação de longa distância a vela implica um cálculo complexo, variando com a estação do ano, dos efeitos do vento e, algumas vezes, das correntes. O vento e a água são lançados em vastos fluxos de curvas regulares ou circulares devidos ao efeito Coriolis — as consequências da rotação do planeta sobre seu eixo. O melhor rumo pode ser um equilíbrio delicado — a mais curta linha possível que deve, mesmo assim, curvar-se ao redor de centros de calmaria com alta pressão permanente, mantendo os barcos nos ventos constantes nas amplas periferias dos centros. Mas algumas vezes não há alternativa além de fazer uma linha reta por áreas de calmarias e vento

fraco: as *doldrums*, que se estendem pelo equador, ou as latitudes *horse*, centradas acerca de trinta graus a norte e a sul do equador, nas laterais dos cinturões dos ventos alísios voltadas em direção aos pólos.

Na Vendée Globe os marinheiros podem esperar vendavais ao sair da costa oeste da França no início de novembro. Enquanto navegam para o sul, devem rodear a área de alta pressão constante da Zona de Alta do Atlântico Norte (também conhecida como Alta dos Açores) mantendo-se a leste, perto da costa da Europa. Os barcos receberão vento leve e inconstante ao passar pela zona de alta pressão das latitudes *horse*, até começarem a pegar os ventos alísios de nordeste acerca de vinte e dois graus ao norte do equador (um grau equivale a 60 milhas náuticas, ou 111 quilômetros). Eles devem se aproveitar ao máximo das condições de navegação ideal proporcionadas pelos ventos alísios, e depois tentar atravessar as *doldrums* em seu ponto mais estreito. Enquanto se aproximam e cruzam o equador, viram para o oeste, em direção à costa do Brasil, para evitar os ventos fracos da Alta do Atlântico Sul (ou de Santa Helena). Depois viram de novo para sudeste, bordejando os limites sul da zona de alta pressão. Ao fazerem isso, a probabilidade de tempestades aumenta de novo, e essa probabilidade se transforma em certeza quando os barcos chegam às latitudes do Oceano Austral.

Nessa vastidão aquática, embarcações — e frequentemente uma vida — perdem-se em praticamente cada regata. O perigo das condições climáticas extremas dura muitas semanas solitárias. Os marinheiros devem suportar frio, neve, névoa, gelo e a tensão implacável de tempestade após tempestade. Nesse estágio da regata muitos barcos navegam dentro do limite norte da área de *icebergs*. Eles vão para o sul o máximo que ousam. Quanto mais ao sul vão, menor a distância até o Horn, porém maior a chance de uma colisão catastrófica com o gelo. Geralmente os velejadores tentam ficar ao norte dos sistemas tempestuosos de baixa pressão para evitar as piores condições, e navegar na direção do vento mais favorável. Mas algumas vezes, se uma área de baixa estiver mais ao norte do que o comum, os competidores podem ter de evitar os piores ventos indo mais para o sul, até quase sessenta graus de latitude, para dentro do gelo. E nessa parte da regata que eles têm a maior chance de encontrar gigantescas ondas de tempestade, e ondas desgarradas que se formam quando duas ou mais juntam-se num único monstro, chegando até o dobro do tamanho das ondas

maiores.

Assim que rodeiam o Horn, os barcos da Vendée Globe continuam a experimentar o clima tempestuoso típico das altas latitudes. Mas, pela primeira vez em muitas semanas, eles têm alguma proteção contra as ondas desimpedidas — o continente serve de abrigo. Mas eles têm mil milhas a navegar antes de deixarem oficialmente o Oceano Austral a quarenta graus de latitude. E os perigos permanecem. Vendavais de oeste ainda varrem essa área do mar, e até mesmo as ondas relativamente pequenas perto da costa sul-americana podem ser tremendamente perigosas. Por causa das correntes oceânicas locais, o limite da região de *icebergs* no Atlântico Sul aproxima-se do norte até perto das Ilhas Falkland. Os participantes da regata devem sentir algum consolo com o radar que funciona depois de dois meses e meio de dificuldades no mar, mas esse equipamento só tem uma capacidade limitada de detectar o gelo. Ainda que possa identificar *icebergs* grandes e médios em meio à agitação marítima, o radar não vê os muito pequenos e os “destroços de *icebergs*”. Evitá-los, com ou sem radar, é questão de sorte. Em muitos barcos, os radares, ou o sistema elétrico que os alimenta, terão falhado. Quando rodeiam o cabo, os navegadores precisam continuar vigiando o gelo — e esperando que a sorte se mantenha — enquanto seguem para o norte, saindo do Oceano Austral em direção ao lar.

Voltando pelo Atlântico, os barcos repetem os cálculos e as táticas do rumo anterior. Pegam os ventos de oeste subindo a costa da América do Sul e atravessam as latitudes *horse* do sul, até aproximadamente a latitude do Rio de Janeiro, bordejando a área de vento fraco da Alta do Atlântico Sul. Depois giram para nordeste, fazendo um arco pelos ventos alísios de sudeste que os levam até quase o equador. Depois de uma passagem fantasmagórica pelas calmarias das *doldrums*, eles pegam os alísios de nordeste. Mantendo ao máximo possível a direção nordeste, tentam entrar no cinturão de ventos de oeste do Hemisfério Norte, a leste da Alta do Atlântico Norte. O trecho final da regata é uma travessia estafante em meio a tempestades de inverno, até o ponto de largada da Vendée.

Enquanto navegam pelo Atlântico Norte, os marinheiros exaustos precisam juntar suas últimas reservas para vigiar navios que passam pelas rotas mercantis muito movimentadas. E mesmo aqui, longe do Oceano Austral, não podem parar de vigiar as ondas. Ainda que não tão ruins quanto naquela região, as condições marítimas no leste do Atlântico Norte,

e na vizinhança do Golfo de Biscaia em particular, podem ser perigosas. Nos vendavais de inverno vindos de oeste, ondas que viajaram mil milhas ou mais começam a ficar íngremes e a quebrar enquanto se aproximam da água mais rasa da plataforma continental europeia em Biscaia. Algumas vezes, ondas menores e mais íngremes podem prejudicar mais um barco do que as maiores e mais suaves. Depois de um período que vai de 105 a 150 dias sozinhos no mar, os marinheiros da Vendée Globe podem respirar com tranquilidade quando entram atrás do quebra-mar em Les Sables-d'Olonne, mas não antes.

“O mar ainda é o mar”, disse Moitessier. “Jamais devemos nos esquecer.”

No verão, o balneário de Les Sables-d'Olonne fica apinhado de famílias francesas de férias, em busca das praias e do clima ensolarado da Costa do Vendée. No inverno, geralmente a cidade tem a aparência vazia e deserta de todos os balneários de verão fora de temporada. Mas, nesse domingo frio de final de outono, uma multidão que chega a setenta mil pessoas — algumas estimativas arriscam cem mil — atulhava o litoral da cidade ao longo dos quebra-mares e dos píeres para testemunhar a partida da Vendée Globe. As pessoas atulhavam os cais e os pontões de Port Olona, a marina que fica no fundo do porto, onde os barcos da regata estavam atracados. A cidade estava ruidosa com a agitação de um acontecimento esportivo que envolvia muito dinheiro: bandas, pipoca, repórteres, cinegrafistas, caçadores de autógrafos, aplausos e gritos, culto ao herói.

Os barcos da Vendée Globe empoleiravam-se ao longo dos pontões da marina como puros-sangue impacientes, mal tolerando os acertos e verificações de último minuto feitos por seus velejadores. Ninguém poderia se dar ao luxo de ter sequer um ponto fraco na armadura complexa de um barco. Se o mar for algo menos do que benigno, ele encontrará os defeitos. Acima de tudo, o Oceano Austral permanecia na mente de cada marinheiro. Mesmo estando o mais preparados possível, eles sabiam que aquele mar poderia dominá-los. Mas a preparação meticulosa aumentaria ao máximo as chances. Restringiria as possibilidades de desastre ao âmbito do azar: uma onda desgarrada; uma falha invisível no cordame; um escorregão para fora do barco sobre um convés liso e gelado; um pequeno *iceberg* invisível abrindo caminho pelo casco leve, da espessura de uma polegada.

Os marinheiros e suas equipes de apoio apinhavam os barcos, tentando

chegar ao final puramente teórico da lista de coisas a fazer antes da partida iminente. Um dos axiomas das regatas de longa distância (uma espécie de lei de Parkinson náutica) é que a quantidade de trabalho que resta a fazer é sempre maior do que o tempo disponível. Há sempre mais alguma coisa para prender ao barco, equipamento para acondicionar, comida para guardar, instrumentos eletrônicos para programar. Pequenas fraquezas preocupantes que tinham surgido aqui e ali durante as regatas de qualificação ou testes no mar — num bloco (as polias a bordo de um barco que ajudam na manobra dos cabos) ou numa vela, talvez até mesmo na solidez estrutural do barco — ainda estavam sendo examinadas.

Claro que havia algumas exceções a esse método de preparação através da administração de crise. Christophe Auguin, em particular, parecia totalmente imune ao caos. Sua equipe técnica vinha trabalhando no *Géodis* há meses. Eles tinham um barco muito bem afinado, que já ganhara experiência na BOC Challenge de 1994-95, vencida por Auguin. Depois de cinquenta mil milhas ele conhecia intimamente o barco e seus sistemas, e tivera todas as oportunidades de resolver os problemas. Diferentemente dos outros navegadores, que trabalhavam junto com as equipes de apoio nos meses frenéticos anteriores partida, Auguin pôde deixar os preparativos na mão da equipe. Chegou cerca de dez dias antes da partida e entrou a bordo de seu barco bem aparelhado, um profissional até o último fio de cabelo. A última coisa que ainda não pudera testar era a nova quilha do *Géodis*.

Homem baixo e magro, de cabelo escuro e liso, modos intensamente animados, voz grave e tremendo senso de humor, aos trinta e seis anos Auguin mostrava uma energia objetiva. Como a maioria dos participantes, vinha velejando durante a maior parte da vida; em seu caso, a partir dos cinco anos. Na infância competira durante dez anos em regatas de barcos da classe Optimist (barcos de madeira, de dez pés de comprimento e proa rombuda — um monotipo de treinamento desenhado na Europa e usado universalmente) na costa da Normandia, onde nascera. Os barcos Optimist são manobrados por uma única pessoa — e desde o início Auguin gostava de velejar sozinho. Você é o encarregado do barco. Que garoto poderia pedir mais? E ele era bom nisso. A vitória nas regatas o motivou a continuar disputando — em regatas mais longas e em barcos maiores. Foi seu desempenho na prestigiosa Figaro — uma regata solitária ao redor do litoral francês, em quatro pernas, competida por barcos idênticos — que o colocou

na elite dos velejadores profissionais franceses. Ele chegou em nono lugar em 1984 e em quinto no ano seguinte. Depois venceu. Desistiu de seu trabalho como professor de um curso técnico e começou a caçada aos patrocinadores e às regatas maiores.

Como a maioria dos participantes, ele era inspirado pelos ícones gêmeos de Bernard Moitessier e do velejador bretão Eric Tabarly. Fazia parte da geração que aquelas duas lendas tinham levado à vela. Quando era jovem Auguin seguia atentamente as realizações de Tabarly e as longas viagens de Moitessier. Sonhava em velejar e em disputar regatas como eles.

Agora Auguin parecia estar no auge. Se vencesse essa Vendée Globe, também iria se tornar uma espécie de ícone. Já mostrara ao mundo da vela o que era capaz — vencendo as duas BOC Challenge anteriores. Na BOC mais recente ele estabelecera um recorde de velocidade para um monocasco tendo a bordo apenas um tripulante (um barco de casco único, como todos os que disputavam a Vendée Globe e a BOC). No sul do Oceano Índico ele havia levado o *Géodis* (que então se chamava *Sceta Calberson*) a fazer trezentos e cinquenta e uma milhas em vinte e quatro horas — uma velocidade média de 14,6 nós. Os multicascos inerentemente mais rápidos (isto é, catamarãs — de dois cascos — ou trimarãs, que têm três cascos), com tripulações completas e um novo timoneiro a cada hora ou meia hora, estabeleceram recordes para corridas de vinte e quatro horas com a média de apenas quatro ou cinco nós a mais num dia. O lendário clíper Cutty Sark conseguiu fazer trezentos e sessenta e seis milhas num dia, apenas meio nó a mais por hora do que o barco de tripulante único. O recorde de Auguin foi realmente impressionante, na verdade um triunfo de determinação, coragem e força — e, claro, também um pouco de sorte.

Dentre os monocascos, essa velocidade mantida durante tanto tempo só era possível para os barcos desenhados para a Vendée Globe ou a BOC (ou os barcos que disputavam as várias regatas de circum-navegação com tripulação integral — a Whitebread ou a BT Challenge, todas feitas sem paradas). O *Géodis* foi desenhado pela equipe de arquitetura naval de Jean-Marie Finot e Pascal Conq, do Groupe Finot, nos arredores de Paris. Havia seis barcos Finot nesta Vendée Globe. Apenas dois dos barcos recém-construídos para a regata não estavam entre eles. E também era do Groupe Finot os barcos onde se encontravam os velejadores com maior chance de vitória: Auguin, Ives Parlier, Autissier e Roufs. Os projetos Finot estavam

entre os mais arrojados da regata; eram os barcos de maior largura, construção mais leve, quilhas que podiam ser inclinadas para um lado ou outro dando maior equilíbrio e maior área vélica. Junto com outro desenhado pela empresa de Joubert-Nivelt — o *PourAmnesty International*, de Thierry Dubois — mais tarde eles também levantariam as questões mais sérias relativas à segurança.

Auguin podia se dar ao luxo de estar relativamente mais tranquilo com o início da corrida porque tinha um barco experimentado, com o qual estava familiarizado, e um fluxo constante de dinheiro de patrocinadores. No mínimo, o dinheiro era o fator mais importante. Nessas regatas extremas, a preparação era tudo, e a preparação meticulosa só era possível se você não tivesse de passar todo o tempo, ou a maior parte dele, correndo atrás de verbas. O dinheiro de Auguin e a prontidão comparativamente serena, junto com seus impressionantes resultados na BOC, há muito haviam criado a percepção de uma vantagem. Ele era o claro favorito para a regata, o marinheiro destinado a vencer.

Na verdade, dinheiro era o problema real. Não importa o quanto os franceses gostem das regatas para navegadores solitários, nunca é fácil levantar dez milhões de francos de um grupo de empresas ou governos locais. Os patrocinadores sóbrios e responsáveis precisam ser convencidos a gastar grandes quantidades de dinheiro para apoiar um empreendimento que é loucamente irracional e arriscado. Os marinheiros precisam realizar campanhas longas e concentradas. Precisam vender a si próprios como tendo a combinação exata de confiabilidade e coragem lunática para levar um veleiro de último tipo ao redor do mundo e chegar inteiro. De modo que precisam ser empresários organizados e disciplinados. Eles têm organizações para administrar, cronogramas a cumprir, apresentações a fazer.

Um ex-competidor da BOC e da Vendée Globe disse uma vez que a parte mais difícil dessas corridas não era velejar pelo Oceano Austral, e sim levantar dinheiro para conseguir um barco e entrar na regata. Apesar de setenta e cinco marinheiros terem originalmente notificado o diretor da regata, Philippe Jeantot, de que estavam tentando levantar dinheiro para construir ou comprar uma embarcação para esta Vendée Globe, apenas dezesseis concorrentes haviam aparecido em Les Sables-d'Olonne. O resto abandonara o esforço por vários motivos, principalmente financeiros.

Dentre os competidores ausentes estavam alguns dos mais conhecidos navegadores solitários: o inesquecível veterano australiano da BOC, Kanga Birtles; o italiano Vittorio Malingri, cujo leme havia se quebrado no Pacífico Sul durante a Vendée Globe de 1992; Steve Pettengill, o americano que terminou a BOC de 1994 em segundo lugar; e Mike Birch, o lendário canadense detentor do recorde de velocidade no Atlântico Norte — e mentor de Gerry Roufs.

Jeantot havia esperado que essa edição da Vendée Globe incluiria um bom número de participantes não franceses. Queria um acontecimento internacional mais equilibrado, mais parecido com a BOC. No início de 1996 ele previra com otimismo a inclusão de onze velejadores “estrangeiros” vindos de oito países. No final conseguiu quatro velejadores de quatro países que não a França. Desses, tanto o canadense Roufs, nativo de Montreal, quanto Patrick de Radiguès, belga, falavam francês e eram patrocinados por franceses.

A competição entre os velejadores era intensa, e algumas vezes áspera. Era um jogo de apostas altas. O vencedor ganharia fama no mundo da vela internacional e, na maior parte dos países representados, uma certa quantidade de reconhecimento público. Qualquer pessoa que simplesmente terminasse a disputa seria famosa entre outros navegadores. Mas na França é um pouco diferente. Os participantes da Vendée Globe, e os que concorreram nas várias outras regatas solitárias de longa distância, são muito mais conhecidos e celebrados. Quando Titouan Lamazou venceu a Vendée Globe de 1992 no tempo recorde de 109 dias, mais de cem mil pessoas o receberam na Bretanha, num dia frio de inverno. Essa atenção pública não é dedicada apenas aos navegadores franceses. O canadense Gerry Roufs baseou sua carreira de velejador na França e, apesar de ter de lutar muito por isso, conseguiu o mesmo dinheiro generoso dos patrocinadores — se é que não a mesma aclamação sem reservas — de qualquer marinheiro francês.

Apesar de países como Inglaterra, Austrália e, especialmente, a Nova Zelândia terem grande número de velejadores, o entusiasmo público pela navegação solitária de longa distância é mais disseminado na França do que em qualquer outro país. Esse fascínio começou em grande parte por causa de dois homens e de seus feitos nas décadas de 1960 e 1970: Bernard Moitessier e Eric Tabarly. Quando perguntei aos competidores da Vendée

Globe quem os havia inspirado a começar a velejar, e particularmente a velejar sozinhos, eles sempre citavam um ou ambos desses lendários navegadores franceses.

Moitessier e Tabarly iam ao mar por motivos muito diferentes, ainda que não mutuamente exclusivos: Moitessier para salvar a própria alma; Tabarly para vencer regatas. Mas Tabarly também fez navegação de cruzeiro e Moitessier participou de regatas. Ambos eram técnicos soberbos e inovadores. Moitessier foi pioneiro de um modo novo e radical de enfrentar tempestades de sobrevivência em barcos pequenos. Essa não é uma coisa fácil de se testar. Ele não podia se dar ao luxo de sequer um experimento fracassado. Mas sua técnica se tornou a prática mais amplamente usada para os veleiros modernos em tempo muito difícil, e pode ter salvado vidas. Tabarly, através de seus projetos sofisticados e suas modificações de equipamento, realmente deu início ao processo das disputas a vela profissionais. Moitessier tinha grande atração para os franceses porque era um hábil escritor lírico que podia dar a uma passagem marítima o êxtase solene de uma experiência mística. Tabarly não escreveu qualquer livro (a não ser sua autobiografia, publicada na França em 1997). Em vez disso, inspirava os franceses através do exemplo, e vencendo os ingleses no jogo que era deles.

Em 1959 um coronel da Marinha inglesa aposentado, chamado “Blondie” Hasler, apostou meia coroa com Francis Chichester, dizendo que poderia vencê-lo numa disputa de veleiros com tripulante único através do Atlântico, e venceu. Hasler fora um dos “Cockleshell Heroes”, um grupo de comandos ingleses da Segunda Guerra Mundial que quixotescamente, ainda que com sucesso, remava durante quilômetros em caiaques subindo a Gironde até o porto de Bordeaux e colocava minas magnéticas nos navios alemães ancorados. Era o tipo de pessoa que precisava do perigo para se manter são. Chichester, pioneiro em desenho de aviões e piloto, mais tarde faria uma das maiores viagens de grande distância — uma circunavegação recorde, solitária, com apenas uma parada. A aposta excêntrica acabou sendo a primeira regata transatlântica para navegadores solitários no verão de 1960. Foi uma disputa quase que totalmente anglo-saxônica, ainda que um dos cinco participantes fosse francês (ele velejou no menor barco e chegou em último lugar).

Em 1964 foi feita uma segunda regata (chamada de OSTAR, Regata

Transatlântica Solitária *Observer*, por causa do jornal que era o patrocinador). Eric Tabarly, um jovem bretão, tenente da Marinha francesa, venceu a regata num barco novo, projeto seu. Os franceses se deliciaram ao ver seu conterrâneo conquistando La Transat Anglaise. Numa explosão de orgulho nacional, transformaram Tabarly em herói instantâneo, e ele recebeu a Legião de Honra. O antigo ditado europeu de que a providência dera o império da terra aos franceses e aos ingleses o do mar estava acabado. Era como se a longa história do domínio marítimo dos ingleses, que haviam superado os franceses desde muito antes que a Marinha Real bloqueasse a Europa de Napoleão durante quinze anos, finalmente tivesse acabado. Um homem num veleiro de madeira, feito em casa, tinha mudado tudo. Os ingleses podiam ser vencidos. A vitória podia ter chegado uns dois séculos tarde demais, mas parecia que, para os franceses, Tabarly começara a reabilitação de seu país como uma potência marítima dominante. (Em junho de 1998, o marinheiro de sessenta e seis anos perdeu-se no mar na costa do País de Gales quando foi derrubado do barco enquanto baixava a vela principal à noite numa viagem para a Irlanda. Sua tripulação de quatro homens não pôde resgatá-lo).

Apesar de só vencer a OSTAR de novo em 1976, a abordagem concentrada, quase fanática, de Tabarly estabeleceu o tom para o futuro. Para vencê-lo os outros marinheiros tinham de se preparar do mesmo modo; conseguir um barco e equipamentos feitos sob medida, treinar em todas as condições, entrar fisicamente em forma, estudar o curso e o clima a serem enfrentados. Era como se estivessem se preparando para a Olimpíada. Era muito diferente da abordagem de “Blondie” Hasler: dar uma geral no barco, entrar depois de algumas cervejas no *pub* e ir embora.

Se Tabarly atraía a força do orgulho nacional, Moitessier tinha um apelo mais difuso. Ele nasceu em 1925 no Vietnã — que na época fazia parte da Indochina e do império francês fora da Europa — onde seu pai tinha uma pequena empresa de importação. Moitessier sempre se sentiu mais asiático do que francês, e concordava com a idéia do estrangeiro colonial, de que o mar é um lugar onde se pode estar solitário e unido ao mundo natural. Passou a maior parte da vida vagueando pelo oceano em veleiros e escrevendo sobre suas experiências. Como Antoine de Saint-Exupéry escrevia sobre os vãos e sobre o deserto, Moitessier escrevia sobre velejar e sobre o mar. Seus livros são uma mistura de aventura marítima e

descrições e celebrações de sua intensa comunhão com a natureza.

Moitessier foi um dos nove velejadores a dar partida na primeira regata ao redor do mundo sem paradas e em barcos de um único tripulante, a Golden Globe de 1968. O inglês Robin Knox-Johnston, velejando um esguio barco de madeira de trinta e dois pés, venceu a regata por ser o único dos nove participantes a terminá-la. Depois de seis meses no mar, enquanto rodeava o Cabo Horn, Moitessier, em seu barco de aço e maior, tinha certeza de que ultrapassaria Knox-Johnston. Mas em vez de virar para o norte em direção à linha de chegada na Inglaterra, abandonou a regata e continuou navegando para o leste terminou chegando ao Taiti, depois de velejar mais de uma vez e meia ao redor do mundo, boa parte através do Oceano Austral. Dentre outras coisas, ele não queria voltar ao tumulto da civilização e desistir da solidão pacífica que havia encontrado em seu barco: “É só isso que desejo da vida”, escreveu, “mar, nuvens, tempo que passa e fica.” Seu barco era “um pequeno planeta vermelho e branco feito de espaço, ar puro, estrelas, nuvens e liberdade no sentido mais profundo e mais natural”.

O livro de Moitessier sobre a regata, *The Long Way*, é uma bíblia para muitos navegadores solitários de longa distância. Um livro que, segundo Philippe Jeantot, mudou a vida de muitas pessoas na França. Em seus regulares relatórios via *e-mail* do Oceano Austral para o quartel-general da regata, dois dos participantes da Vendée Globe mencionaram que estavam relendo Moitessier. Como se estivesse lendo em voz alta, no final da corrida, Christophe Auguin disse: “Desfrutarei esses últimos momentos no mar em comunhão com meu barco.” E Mare Thiercelin, depois de rodear o Cabo Horn, disse: “A coisa de que mais gostei foram as quarentas (as latitudes ‘*roaring forties*’ — desafiadoras mas não suicidas), esse território virgem onde eu estive tão sereno.”

Se Christophe Auguin era o nobre pujante e tranquilo entre os competidores no dia do início da regata em Les Sables-d’Olonne, Raphael Dinelli ocupava o outro extremo do espectro de preparação. Sua campanha tinha um ar de improvisação tumultuosa. Faltavam-lhe mais de um milhão de francos até duas semanas antes da partida, quando a empresa química Prémac concordou em patrociná-lo. Ele mudou o nome de seu barco de oito anos (o antigo *Credit Agricole IV*, um dos vencedores da BOC com Jeantot) para *Algimouss*, por causa do nome de um dos produtos da Prémac. Antes

disso, Dinelli tentara sem sucesso levantar dinheiro através de subscrições públicas e patrocínio de pequenas empresas.

Mas Dinelli, de vinte e oito anos e natural da Aquitânia (ele era o navegador mais jovem) tinha outros problemas sérios. Sem dinheiro, não pudera restaurar seu barco, e isso significava que não pudera terminar a regata de qualificação para a Vendée Globe. Segundo as regras da corrida, os velejadores tinham de fazer uma “viagem trans-oceânica solitária autenticada ... de pelo menos duas mil milhas sem ancorar ou entrar num porto”. Como o tempo era curto, o comitê da regata deu a Dinelli permissão para velejar mil milhas apenas. Em 27 de outubro ele partiu de sua cidade portuária de Arcachon, perto de Bordeaux, em direção ao farol de Fastnet Rock, na costa da Irlanda. Mesmo tendo sorte com tempo, ele voltaria a Les Sables menos de três dias antes da partida da Vendée Globe.

Perto de Fastnet ele encontrou uma grande tempestade — o tempo relativamente benigno do verão já havia terminado naquelas águas do norte. Ele não pôde adotar as táticas de tempestade do oceano aberto — velejando à frente do vento — porque estava nas águas estreitas próximas ao Canal da Mancha e não tinha espaço de mar. Teve de seguir na ponta dos pés em meio à tempestade. Precisou ficar à capa sob vento de cinquenta e cinco nós. Empoleirado em plena rota de navios, passou dois dias exaustivos vigiando embarcações cargueiras passarem em volta. Foi questão de sorte não ser abalroado; enquanto se mantinha à capa, ele ficou praticamente incapaz de manobrar. O tempo melhorou ligeiramente e depois piorou de novo quando uma segunda depressão baixou sobre ele. Era loucura ficar ali, disse a si mesmo. Poderia ser abalroado por um navio a qualquer momento. E, sem dúvida, sobreviver a um tempo assim serviria como qualificação para a regata. Desistiu de chegar a Fastnet e partiu para a costa do Vendée.

A Federação Francesa de Vela e a National Offshore Racing Union não foram simpáticas à desculpa de Dinelli com relação ao tempo, e recusaram-lhe um *status* oficial na regata. Jeantot fez *bbby* para a inclusão de Dinelli; afinal de contas, o jovem estava velejando com o barco antigo e amado do veterano, e Jeantot sabia o que era uma tempestade de inverno nas rotas de navegação do norte. Na véspera da largada ele anunciou numa entrevista coletiva que Dinelli iria participar, mas duas horas depois teve de reverter a decisão, sob pressões oficiais. Dinelli entraria na corrida como uma espécie de participante independente. A imprensa francesa rotulou-o de “pirata da

Vendée Globe”.

Dinelli mede cerca de um metro e oitenta, tem cabelos escuros que já estão rareando, e uma inteligência inquieta e animada. Seus avós foram imigrantes italianos na França, e alguns de seus parentes moram a poucos quilômetros de minha casa em Toronto. E volúvel e enfático, e fala em jorros longos e rápidos de um francês eloquente. Durante o jantar, bebendo um Medoc, ele defendeu sua truncada tentativa de qualificação e lamentou o rótulo de “pirata” que a mídia lhe impingira. Insistiu que seu barco cumpria as regras da regata, e que tinha todos os equipamentos de segurança necessários. Apesar de sua qualificação ter sido interrompida, ele enfrentara uma séria tempestade de outono nas águas estreitas a oeste da Inglaterra, enquanto alguns dos outros concorrentes tinham se qualificado no verão, velejando no Atlântico aberto. Quem fora mais testado? Mesmo assim Dinelli atravessou a linha de partida no dia 3 de novembro com seu *status* de participante não-oficial, ainda com uma apelação à Federação Francesa de Vela.

Quando antes da regata lhes perguntaram o que esperavam dela, vários velejadores responderam com metáforas de guerra. Estavam prontos para a ação, como soldados antecipando o momento definitivo de contato com o inimigo. O velejador húngaro Nandor Fa, homem de queixo quadrado, mesomórfico e de variados conhecimentos (havia projetado e construído seu barco, o *Budapest*), tinha velejado numa BOC anterior e em outra Vendée Globe. Estar no mar nessas condições durante tanto tempo era, para ele, uma experiência filosófica intensa. Queria testar-se, descobrir o que valia. Não ia voltar ao mar por prazer, disse. Era um verdadeiro combate. O argelino Eric Dumont havia atravessado o Atlântico vinte e sete vezes em barcos a vela. Na Vendée Globe, disse ele, os marinheiros seguiam a estrada do guerreiro. Era uma disputa difícil, de três meses e meio. Não era possível iludir-se pensando em disputar a corrida como uma espécie de férias. Ia-se para a batalha. Depois ele usou uma metáfora de conquista que muitos dos outros marinheiros empregaram para descrever a regata. Aos trinta e cinco anos, disse, estava velejando em sua primeira Vendée Globe “pour un Everest”.

Para um dos velejadores, essa imagem marcial parecia perfeita. Pete Goss passara nove anos no corpo de fuzileiros navais da Marinha inglesa. Tinha entrado aos dezoito anos, e as virtudes do soldado, absorvidas no

correr dos anos, ainda pareciam grudar-se a ele. E seriam demonstradas na regata: sob fogo, uma abordagem metódica aos problemas; paciência estóica diante do perigo físico e do desconforto; uma disposição para arriscar a vida por um colega. Ele se via como o soldado de frente para uma unidade composta por projetistas, construtores, captadores de verbas e todos os especialistas técnicos da indústria da vela — “nós” abririámos caminho ao redor do mundo através do Oceano Austral, e não “eu”.

Se você quisesse escolher alguém para uma campanha publicitária promovendo a pureza aventureira da navegação a vela, escolheria Pete Goss. Quando conheci Goss, a bordo do *Aqua Quorum* em Southampton, pensei: “aí está o marinheiro como herói”: alto, bonito, modesto, amigável, aberto, bem-humorado, eloquente: ele era o pacote inteiro. Segundo os padrões dessas regatas, ele chegara à linha de partida completamente duro. Toda a sua campanha custou menos de seiscentos mil dólares, talvez vinte por cento do orçamento de alguns dos participantes franceses mais ricos, como Auguin, Autissier e Parlier (não coincidentemente, todos considerados favoritos). A campanha de Goss tinha todas as marcas cativantes do amadorismo anglo-saxão. Goss vendeu sua casa e mudou a mulher e os três filhos para um chalé alugado em St. Germans, na Cornualha. Quando a história do projeto se espalhou, pessoas completamente estranhas bateram na porta do estaleiro apresentando-se como voluntários para lamber selos ou telefonar em busca de dinheiro de patrocínio. Um ator, “amigo de um amigo de uma amiga”, Joanna Lumley, ofereceu-se para batizar o barco, atraindo cobertura da mídia. Depois de um apelo no rádio pedindo pedaços de chumbo para a quilha do barco, de 2,75 toneladas, pessoas de toda a região de Devon e da Cornualha doaram pesos de pesca, pesos do órgão de uma igreja, antigas peças de banheiro, cintos de mergulho. Mesmo assim, Goss precisava de muito dinheiro de patrocínio, e conseguiu cem mil libras da Creative Fragrances (*Aqua Quorum* é um dos produtos da empresa) e uma concessão de cinquenta mil libras da Fundação para os Esportes e as Artes.

Ele dizia que seu barco de cinquenta pés (o único na disputa) poderia ultrapassar os de sessenta, ao longo da regata. Pesava menos e reagiria mais prontamente e mais rapidamente aos ventos mais fracos. Era um barco mais simples, com uma relação potência/peso tão boa quanto a de qualquer dos barcos de sessenta pés. O *Aqua Quorum* era como uma prancha de surfe

leve e forte. Sem a quilha era capaz de flutuar em trinta centímetros de água. Quando estava sendo construído, seis homens eram capazes de levar o casco vazio de um lugar para o outro na oficina. Mas Goss, com pouco dinheiro, tivera de construir um barco de cinquenta pés porque era só isso que conseguiria, e estava dando o máximo possível. Mesmo assim tinha de transportar a mesma quantidade de equipamentos e provisões dos barcos maiores, e esse peso correspondia a uma percentagem muito maior de seu deslocamento do que no caso dos outros. Ele economizava peso de todos os modos possíveis — a ponto de cortar metade de sua escova de dentes —, mas cada navegador poderia fazer isso (e muitos faziam). Não havia como evitar o fato de que a relação maior para o deslocamento da carga afetaria o desempenho de seu barco mais do que o dos outros. E a não ser que estejam surfando, os barcos menores são mais lentos do que os mais compridos — a velocidade é uma questão de comprimento da linha-d'água. Goss lutaria para manter o ritmo desde o início.

Para o ex-soldado, não havia alusões a combate para explicar por que estava fazendo isso: “Eu não estou na regata para me mudar, para mergulhar mais fundo, para qualquer merda dessas.” (Ele simplesmente adorava velejar.) Sentia-se empolgado e desafiado pela regata, do mesmo modo como ficou empolgado na primeira travessia do Canal da Mancha com o pai, quando tinha doze anos. Foi “brilhante pra cacete!”.

Entrar na Vendée Globe é “uma espécie de progressão inevitável”, disse ele. “Você faz uma coisa que expande seus horizontes; e então dá outro passo, e a próxima coisa é uma regata transatlântica, e depois outra. Se você é o tipo de pessoa que vive dando esse tipo de passos, acaba chegando à Vendée Globe.”

Algumas vezes ele achava que era realmente um aventureiro, e velejar era simplesmente um meio através do qual se arriscava. A Vendée Globe era quase que pura aventura. Praticamente não tinha regras. Ele odiava as regras complexas das disputas — como as da America's Cup, por exemplo —, que quase exigiam um advogado para traduzi-las. Como os navegadores franceses e seu público, Goss adorava a simplicidade da Vendée Globe: um barco, um marinheiro; o primeiro a chegar em casa vence.

O único outro inglês a chegar às docas da marina de Port Olona para a partida em 3 de novembro foi Tony Bullimore, com seu *sloop* de sessenta

pés, a *Exide Challenger*. Num primeiro contato, Bullimore parecia ser apenas um “*bloke*” (um “*chapa*”). Ainda tinha o sotaque londrino de sua cidade natal, Southend-on-Sea. Antes de se tornar marinheiro profissional, administrara grandes boates, um centro de exposições e outras empresas. Quando o encontrei em sua casa em Bristol, Bullimore, um homem baixo, atarracado e de pescoço grosso, apresentou-se como a antítese amigável, pé-no-chão, despretensiosa dos ingleses pedantes e reservados. Fomos almoçar num café ali perto, cheio de vendedores, motoristas de caminhão e funcionários da prefeitura que consertavam as ruas. Todo mundo comia pratos enormes de torta com legumes e batata, montes de pão branco com manteiga e canecas de chá. Todos os sujeitos pareciam ingerir aquela coisa no dobro da velocidade em que eu comia.

A personalidade inglesa de Bullimore como um “*bbke*” é enganadora. Na verdade ele traz à mente a acepção mais antiga de “*bbke*” — a gíria dos marinheiros na época das embarcações de vela redonda para se referir a um capitão respeitado. Ele é um homem inteligente, cheio de discernimento, totalmente afinado com o contexto não-expresso de uma conversa — a linguagem corporal, o estado emocional das outras pessoas. Suas respostas às minhas perguntas eram bem pensadas e articuladas. Ele se casou com uma jamaicana e usa sua fama como uma alavanca benevolente para promover relações raciais mais gentis em Bristol. Sua mulher jamais tentou impedi-lo de velejar, mas, não sendo uma navegadora, é claro que acha tudo isso muito difícil. Ela gostaria especialmente de que Bullimore abandonasse as viagens solitárias de longa distância, ao redor do mundo, pelas quais ele ficou tão apaixonado.

Bullimore entrou em sua primeira regata transatlântica para barcos de um único tripulante em 1976. Ele foi o “iatista do ano” da Inglaterra em 1985. Antes da Vendée Globe, tinha velejado um quarto de milhão de milhas náuticas e atravessado o Atlântico quase trinta vezes, principalmente em rápidos barcos multicascos de desenho inovador. Em sua sala de estar ele tem cento e cinquenta troféus de vela. Gosta de velejar e gosta das regatas. Mas sempre teve uma paixão pelo mar em si — por estar no mar, especialmente sozinho. Sua mulher o descreveu, numa citação traduzida que foi publicada em toda a imprensa francesa, como “*un bouledogue, un merveilleux bouledogue*”. Ele realmente tem uma aparência de buldogue, e nessa regata sua resistência humana refletiria a força mítica daquele animal.

Chegar à linha de largada da Vendée Globe implicara a busca usual de dinheiro, ainda que Bullimore acabasse tendo conseguido um generoso patrocinador corporativo. Mas ele teve outras dificuldades. Duas semanas antes da largada sofreu um acidente de carro e machucou o pulso e o ombro, que ainda doíam quando ele começou a regata. Pior, antes do acidente, durante a navegação de duas mil milhas para se classificar, ele havia colidido com um barco de pesca. Os danos no *Exide Challenger* tiveram de ser reparados rapidamente, e outros trabalhos de sintonia fina foram deixados de lado.

No mar, o demônio estava sempre atento aos detalhes. Quando a regata começou, Bullimore não teve de esperar muito para pagar o preço de todos esses pequenos serviços adiados.

Ele via a Vendée Globe como o desafio definitivo numa regata e o próximo passo lógico em sua carreira como iatista profissional. Do mesmo modo que para Goss, a elegância gálica da disputa o atraía. Ele gostava de como tudo era definido de modo simples e austero: sem paradas, sem ajuda, sem aconselhamento, sem suprimentos. Você contava somente consigo mesmo. Apesar de todos os seus troféus, as pessoas ainda poderiam dizer: “Bom, está tudo muito bem. Mas e quanto à Vendée Globe?” Bullimore concordava. Essa regata seria sua última palavra com relação à habilidade de marinheiro. Seria toda a demonstração de que ele precisaria para dizer que tipo de homem era.

As regras da regata proibiam que os elegantes mas espartanos puros-sangues da Vendée Globe usassem os motores auxiliares a diesel que faziam parte do repertório de quase todo veleiro. No espaço confinado da marina de Port Olona, e no longo canal ladeado por quebra-mares que passava pela bacia comercial até o mar, eles tinham de ser rebocados por outros barcos a motor. Balsas infláveis Zodiac empurravam as máquinas esguias pelo canal. Voluntários de traineiras da frota pesqueira local rebocavam-nos em seguida, passando pelos longos píeres que abrigavam o porto do mau tempo no Golfo de Biscaia. As dezenas de milhares de pessoas apinhadas ao longo das pontes e dos quebra-mares que ladeavam o canal estreito, a apenas a alguns metros dos barcos que passavam, gritavam e aplaudiam. Um trumpetista solitário tocava repetidamente *Auld Lang Syne*, as notas plangentes ascendendo claras sobre o ruído da multidão. Vários ocupantes

de barcos acendiam (ilegalmente) tochas de emergência que cuspiam e flamejavam como gigantescos fogos de artifício vermelhos e laranjas. Assim que os participantes saíam do porto, as traineiras paravam de rebocá-los. As equipes de apoio ou os membros das famílias que tinham ido junto para uma ajuda de último minuto ou para dar conforto foram afastadas. Os marinheiros solitários levantaram as velas e abriram caminho em meio à frota de espectadores em direção à linha de largada, marcada por duas bóias a três milhas da costa.

A multidão que aplaudia ruidosamente os navegadores da Vendée Globe estava certamente comemorando o início de outra aventura de esporte radical. Estavam aclamando seus heróis famosos e prediletos — os nomes Autissier, Auguin, Parlier, eram conhecidos de todos. O público francês interessado no iatismo tinha uma boa idéia do que esses marinheiros enfrentariam nos próximos três ou quatro meses. Tinha todos os motivos para acreditar que o domínio de seu país sobre o mar estava para ser confirmado, ainda que na forma moderna, reduzida, do veleiro com um único tripulante. Mas a saudação era imparcial. Seguros em sua confiança da vitória de um marinheiro francês, a multidão podia se dar ao luxo de aplaudir também os marinheiros ingleses, canadenses e húngaros. Eles eram os campeões através dos quais aquele público navegaria, como que por procuração, através do Oceano Austral, abaixo dos cabos das tempestades.

Mas a multidão fazia mais do que se despedir de um grupo de atletas especializados. Como esses concorrentes estavam indo para o mar, na partida deles ressoava o pavor ancestral da constante colheita de marinheiros que o mar fazia.

Ah, Deus, vosso mar é tão grande, e meu barco tão pequeno. Independentemente da nacionalidade, por essa coragem e ousadia eles mereciam algumas horas de saudações calorosas e apreciação turbulenta.

Até mesmo em nossa época, a saída de uma embarcação para o mar é uma ocasião de cerimônia e emoção. Nós não perdemos a lembrança compartilhada de como o mar aberto sempre foi perigoso para os barcos pequenos. Há somente cem anos que podemos presumir tranquilamente que um navio que saiu do porto chegará a seu destino. Antes disso as pessoas só podiam supor que as coisas certamente seriam difíceis.

Há mil anos, por exemplo, as flotilhas *vikings* cheias de comerciantes ou colonizadores que iam para o oeste em direção à Irlanda, à Islândia, à

Groenlândia ou à Newfoundland partiam tendo tripulantes a menos em cada barco. O *hafskip*, ou navio oceânico *viking*, era, pelo seu tamanho, um barco tão bom para o mar quanto qualquer outro que existia até este século. Mesmo assim afundava frequentemente. À medida que os barcos se perdiam, seus tripulantes resgatados — quando eles podiam ser apanhados — equipavam gradualmente as tripulações reduzidas dos barcos restantes. Numa boa expedição metade da frota retornava. Segundo as sagas, trinta e cinco navios de colonizadores partiram na segunda viagem de Eric, o Vermelho, até a Groenlândia; quatorze chegaram. Depois de as colônias serem estabelecidas lá, tantos *knarrs vikings* se perdiam na costa de ferro da Groenlândia que um coletor de cadáveres profissional fazia viagens regulares subindo e descendo pela costa, resgatando os cadáveres de dentro dos navios naufragados.

Durante séculos, antes dos motores a vapor e dos Canais de Suez e do Panamá mudarem essas probabilidades, milhares de veleiros naufragados atulhavam os litorais do mundo do comércio marítimo. Eles afundavam ou eram derrotados pelo mar numa espécie de programação esparsa e mortal — nas tempestades de inverno do Atlântico Norte, nos ciclones tropicais, na rota do Oceano Austral em direção ao Cabo Horn e rodeando o cabo de leste para oeste. Até no início do século XX navios a vela e suas tripulações isoladas sofriam nos mares ao redor do Cabo Horn. Na temporada de navegação de 1905, por exemplo, dos cento e trinta navios de vela redonda que foram da Europa para a costa oeste dos Estados Unidos passando pelo Horn, apenas cinquenta e dois chegaram intactos aos portos. Uma grande companhia de navegação do País de Gales possuiu trinta e seis veleiros durante todo o tempo em que esteve em atividade; desses, vinte foram declarados naufragados ou desaparecidos, sendo que nove chegaram ao fim da vida próximo ao Cabo Horn. Contando-se de vinte a trinta homens por navio — os membros das tripulações raramente sobreviviam —, o número de pessoas perdidas em todas as frotas chegava aos milhares e às dezenas de milhares com o passar dos anos. Mesmo agora, longe do Cabo Horn, tempestades derrotam os cargueiros e pesqueiros do mundo. Com muito menos frequência do que antes, mas com regularidade.

Na incerteza do que lhes acontecerá, os veleiros das regatas Vendée Globe e BOC Challenge são uma volta à era das viagens marítimas sempre arriscadas. Nunca houve uma regata em que toda a frota, ou qualquer coisa

próxima de toda a frota, chegasse ao final. De fato, as taxas de desgaste foram em média, como a dos *vikings*, entre vinte e cinco e cinquenta por cento. Nesta Vendée Globe, nove dos dezesseis barcos que largaram chegariam ao final. Desses, apenas seis completariam a regata oficialmente.

Regatas menos extremas, como as várias disputas transatlânticas, são muito mais seguras. Hoje em dia é raro que os competidores morram numa delas. Apesar de barcos serem perdidos em cada regata, geralmente isso acontece como resultado de colisão com destroços ou porque são abalroados por cargueiros que não os vêem. Nas disputas de veleiros em distâncias menores, em baías fechadas ou áreas litorâneas, raramente barcos ou pessoas se perdem. Mas tem havido algumas exceções espantosas. A regata Fastnet de 1979 é a mais dramática — de fato, é o pior desastre na história do iatismo. Só para lembrar de que sair ao mar jamais é previsível, e que a segurança dos barcos e das tripulações jamais é certa.

A rota é de seiscentos e cinco milhas e parte de Cowes, na Ilha de Wight, passa por Southampton, na Inglaterra, segue pela costa, ao redor de Land's End, pelas proximidades do Canal da Mancha, rodeia o Canal de Fastnet Rock, a oito milhas da ponta sul da Irlanda, e volta à linha de chegada em Plymouth. É uma regata difícil, mas os competidores jamais estão muito longe da terra, e a distância pode ser coberta em alguns dias. Em onze de agosto de 1979 um número recorde de trezentos e três barcos largaram. Quando estava nas águas abertas entre a Irlanda e a costa oeste da Inglaterra, a frota foi alcançada por uma depressão que se aprofundou súbita e dramaticamente numa “bomba” climática. Durante vinte horas os barcos foram assolados por ventos que chegavam à força de furacão e ondas que alcançavam doze metros. Setenta e sete barcos foram totalmente emborcados. Outros vinte foram tombados pelo menos uma vez. Muitos barcos perderam lemes e sofreram outros danos sérios. Vários afundaram. Apesar da maior operação de resgate em tempo de paz na história da Inglaterra, quinze homens morreram nas águas frias e revoltas.

Talvez num porto do Atlântico Norte como Les Sables-d'Olonne, onde alguns barcos de pesca comercial ainda entravam, os habitantes, se é que não os turistas que vinham simplesmente pelas praias, jamais tenham perdido esse conhecimento vívido dos perigos do mar. Afinal de contas, a pesca é a ocupação mais arriscada do mundo em épocas de paz — simplesmente porque acontece no mar. E os competidores da Vendée Globe

estavam para correr os riscos mais extremos. Saint-Exupéry chamava o Saara de “a casca da Terra”, uma expressão que poderia descrever também o lugar para onde esses marinheiros estavam indo. O que poderia ser pior do que uma travessia solitária pelo Oceano Austral? Uma passagem apavorante pela borda do mundo? Uma circum-navegação do Antártico: fria, remota, ameaçada pelo gelo, cansativa, uma presunçosa provocação à natureza. Os espectadores sabiam que os navegadores freqüentemente sofreriam quase que do mesmo modo que os “homens de ferro em barcos de madeira” durante séculos. Eles também podiam ter certeza de que alguns barcos não retornariam, talvez também um ou dois navegadores. Não era de espantar que houvesse um *frisson* na largada da Vendée Globe. Era a memória coletiva do perigo e da morte no oceano, revivida por dezesseis marinheiros, os atores numa versão contemporânea daquele drama venerável, mas ainda envolvente: marinheiros contra o mar.

Para a maioria dos marinheiros, preparar-se e depois partir numa viagem em barco pequeno é puro estresse, é pura úlcera. Nem mesmo muita experiência ajuda necessariamente. O navegador inglês de longa distância Eric Hiscock, que velejara durante toda a vida e fizera três circum-navegações, sempre se sentia nervoso antes de partir. Não conseguia dormir; suava e ficava preocupado. Por um lado, saber disso deveria tornar felizes os marinheiros menos experientes — até mesmo o grande Hiscock sofria. Por outro, isso deveria fazer com que eles pensassem. Por que diabo alguém como Hiscock se preocupava? Se ele se apavorava, eles seriam idiotas em não se apavorar também.

Em dois textos enciclopédicos sobre navegação a vela, o prático e despretensioso casal Hiscock — Eric e sua mulher — ensinava aos marinheiros de língua inglesa como preparar um pequeno veleiro para o oceano e como levá-lo do ponto A ao ponto B com rapidez e eficiência. A “velejar sem transtornos”. Através de suas páginas cheias de detalhes técnicos — como usar um sextante, como dar nós, onde guardar os ovos — Hiscock, numa espécie de orgia anglo-saxã de narrativa didática e não-emocional, conseguiu inspirar os ingleses a velejar, assim como Moitessier fez com os franceses. Mas Moitessier, sempre num ângulo ligeiramente emocional com relação ao resto do universo, jamais pareceu ter medo de ir para o mar. De fato, isso para ele era sempre um alívio. O mar era onde ficava feliz. E, como todos os místicos, ele podia ser implacável na busca

do equilíbrio pessoal. Quando partiu em sua volta e meia ao mundo na Golden Globe de 1968, ele sentiu-se perturbado pela esposa chorosa e pelo pensamento nos filhos negligenciados, mas não durante muito tempo. Abandonou todos esses pensamentos quando a viagem terminou. Enquanto olhava o sol se pôr no primeiro dia, inalou os ares do mar aberto. “Sinto meu ser florescendo, e minha alegria cresce tanto que nada pode perturbá-la.” Para Moitessier, o caminho do oceano aberto era sempre tranquilo.

Para os competidores da Vendée Globe, tendo de enfrentar mais de três mil pequenos barcos de espectadores atulhando a linha de largada, a tranquilidade era impossível. Mesmo que o vento não fosse suficiente para criar muitas ondas, as esteiras de tantos barcos tinham provocado um trecho de água muito revolta. Deveria haver uma área de segurança em volta da linha, mas ela foi quase totalmente ignorada pelos observadores e simpatizantes entusiasmados. Mesmo assim, ir para a água era um alívio para os navegadores. Depois dos meses exaustivos de preparação, o mar em si prometia pelo menos algum tempo e espaço. Dentro de mais algumas horas eles poderiam começar uma rotina exigente e difícil, mas sem as distrações de intermináveis preparativos técnicos e apelos por dinheiro. Poderiam parar de ser captadores de verba e administradores de campanha, e começar a ser marinheiros de novo.

A atenção contínua e diligente ao detalhe é a essência do marinheiro prudente. Para eles, a obsessão com relação aos seus barcos e seu equipamento nunca é exagerada. Nada pode ser deixado ao acaso: o cabo desgastado, o bloco que sofreu tensões demais, o maquinário empacado. Um erro na rotina rígida de bordejar ou cambar pode levar a danos sérios; perto de terra, a navegação deve ser absolutamente precisa. Em todos os aspectos de manter um barco em boa forma e indo de um lugar para o outro, até um pequeno erro de cálculo – algo não notado ou desconsiderado — pode dar início a uma cadeia de eventos que levem à catástrofe — mais facilmente no Oceano Austral do que em qualquer outro lugar. O marinheiro precisa ser ordeiro e organizado, quer seja ele um refugiado do mundo comum indo em direção aos mares do sul ou um velejador de regatas trans-oceânicas. O romântico Moitessier, velejando para salvar a alma, era mesmo assim um marinheiro meticuloso e cuidadoso.

Agora que finalmente estavam na água e se aproximando da linha de largada, os concorrentes da Vendée Globe haviam terminado os momentos

temidos de separação das famílias, especialmente dos filhos. Eles não pareciam compartilhar o desapego emocional de Moitessier. Num momento de dor na doca de Port Olona, quase de voyeurismo para os assistentes, Christophe Auguin havia segurado o filho de treze meses, Erwan, com a mão ternamente aninhando a cabeça da criança durante meio minuto. A maior parte dos navegadores estava deixando família para trás — Laurent e Goss deixavam as esposas e três filhos; Parlier e Bullimore, as esposas; Dinelli, a futura esposa e a filha de dezesseis meses. Autissier e Chabaud não eram casadas, mas se mantinham muito próximas dos pais. Emma, a filha de Gerry Roufs, de sete anos, lhe entregara uma boneca de pano, para dar sorte. Mais tarde ela chorou e pediu que ele não a deixasse.

Na água, esse tipo de dor já ia recuando com a empolgação da partida, e a concentração em não bater em nada antes que todo o empreendimento realmente começasse. Até mesmo nos ventos relativamente fracos os participantes da regata moviam-se rapidamente, e os tempos de reação eram curtos.

Numa regata longa e cheia de decisões táticas cruciais, os participantes tinham uma escolha imediata a fazer, ainda que relativamente pequena. Podiam tratar a largada como se fosse o início de uma regata de meio de tarde, em volta de algumas bóias: velejar com ímpeto, buscar posição; tentar chegar à linha logo depois do tiro de largada; arriscar-se à colisão com outros concorrentes ou com os barcos de espectadores. O vencedor desta regata iria vencê-la navegando com ímpeto o tempo todo, arriscando-se e procurando o melhor. Isso fazia parte do espírito da Vendée Globe, segundo diziam, e o marinheiro tinha que navegar como um demônio desde os primeiros momentos da regata. Por outro lado, podiam assumir o ponto de vista de longo prazo. Por que se arriscar no início de uma disputa de vinte e sete mil milhas? Melhor ficar para trás, longe de todo mundo, se possível; procurar um ar limpo — livre dos distúrbios de fluxo criado ou pelos outros veleiros rompendo o vento. Perder uma ou duas milhas não importava nesse estágio. Era melhor ser cauteloso e seguro. Investir mais tarde.

De fato, talvez essa não fosse uma decisão tão pequena. Talvez uma largada agressiva fosse necessária para ajudar a estabelecer o estágio psicológico do resto da disputa. Mais importante, talvez a perda de uma ou

duas milhas não fosse uma idéia tão boa. Frequentemente menos de um dia, algumas vezes poucas horas, tinham separado as posições de chegada na Vendée Globe e na BOC. Apenas algumas centenas de milhas, ou menos. Nesse caso, perder uma milha na largada poderia significar alguma coisa, faltando ainda vinte e sete mil milhas. Poderia ser uma milha perdida para sempre. Talvez o barco jamais a recuperasse.

Também havia a questão da visibilidade. Fazia sentido que pelo menos alguns patrocinadores insistissem numa largada dramática para colocar os logotipos e os nomes de suas empresas de modo mais proeminente na televisão. Afinal de contas, a Vendée Globe era única — um evento esportivo caro que acontecia quase que totalmente fora das vistas dos espectadores, dos observadores e da mídia. Certo, algumas fotos seriam mandadas eletronicamente pelos próprios marinheiros. Aviões ou barcos da imprensa teriam a chance de fotografar os concorrentes quando passassem perto de terra — no Cabo Finisterra, na ponta noroeste da Espanha, nas Ilhas Canárias, no Cabo da Boa Esperança, ou até mesmo, se o tempo estivesse bom, no Cabo Horn. Aviões ou navios de resgate poderiam tirar algumas fotos caso fossem chamados para ajudar barcos danificados. De fato, mais do que qualquer outra imagem, estas costumavam mostrar como as condições poderiam ser terríveis. Mas quando as coisas ficavam cabeludas, os próprios navegadores não perdiam tempo com suas máquinas fotográficas; tendiam a se concentrar para permanecer na superfície e vivos.

De modo que esse era um acontecimento esportivo cujo período crucial e climático o coração da regata, quando os barcos navegavam a sul da latitude de quarenta graus através do Oceano Austral — permanecia obscuro, velado remoto. Seus fãs tinham de intuir e deduzir o que estava acontecendo a partir de faxes, *e-mails* ou transmissões de rádio. Em resultado, as poucas horas antes e depois do início da regata eram uma oportunidade rara e, segundo o ponto de vista da mídia e dos patrocinadores, importante para observar e registrar os barcos velejando. Os organizadores da disputa prolongavam o momento colocando na frente das praias de Les Sables duas bóias de regata, que os competidores tinham de rodear antes de ir para o oceano. Paradoxalmente, depois de cruzar a linha de partida, os barcos numa regata de volta ao mundo retornavam em direção à costa, onde os espectadores poderiam olhá-los pela última vez. Os marinheiros sempre sentiam alguma pressão para fazer boa figura na

largada.

Como sempre, uma decisão tática no mar é questão de avaliar riscos conflitantes. Christophe Auguin e Gerry Roufs optaram pelo máximo de tranquilidade que pudessem conseguir. Ambos rizaram suas velas principais e puseram a cabeça para funcionar sob vela reduzida, planejando ficar para trás e atravessar a linha alguma distância depois dos barcos líderes. Abriram mão da extremidade preferida da linha de largada, que dava o melhor ângulo de vela em direção à primeira bóia. Se os barcos da Vendée Globe estivessem simplesmente saindo do Golfo de Biscaia, isso não teria importado, mas as bóias para os espectadores perto das praias criavam uma típica situação de largada de regata, com ângulos favorecidos e bordadas (a direção do barco relativa ao vento) a serem considerados. Auguin e Roufs decidiram ignorar tudo isso.

O estimado Auguin não era adepto da teoria de “jamais perder uma milha”. Achava muito mais importante evitar problemas na linha de largada atulhada e caótica. Era uma disputa muito longa; ele sabia que não era um homem paciente por natureza, e a impaciência na largada poderia colocá-lo em dificuldade. Queria forçar-se a ficar calmo, a seguir metódica e cuidadosamente. Mais tarde teria tempo de usar sua grande experiência e seu barco bem experimentado para compensar uma largada tranquila.

O canadense, Gerry Roufs, adotou a mesma tática. Isso foi surpreendente porque ele tinha reputação de ser um marinheiro agressivo, muito competitivo. Tinha “uma fúria de vencer”, segundo seu compatriota Mike Birch, com quem Roufs velejou durante anos. Seus amigos o descreviam como durão, tenaz, muito intenso, confiante na capacidade de vencer qualquer disputa e, mesmo sob grande pressão, capaz de se manter totalmente concentrado no objetivo. Mas apesar dessas características “tipo A”, Roufs conseguia fazer e manter amigos íntimos e admiradores. Era um homem pequeno, magro, de quarenta e três anos (seu aniversário foi na véspera do início da regata) com rosto travesso e cabelos pretos encaracolados, tinha um humor rápido e inteligente e, na água, era respeitado como um competidor justo, ainda que impetuoso. “Ele tinha uma grande reputação”, disse um amigo. “Todo mundo gostava de Geny.”

Ele também começara velejando em pequenos barcos monotipos, na infância. Disputando pelo Hudson Jacht Club, perto de Montreal, foi campeão canadense júnior em sua classe de barcos quando tinha onze anos.

Foi esse sucesso precoce que o levou para o mau caminho, observou Roufs no currículo que entregou aos jornalistas antes da Vendée Globe. A partir daí não queria fazer nada além de velejar. Mas, diferentemente dos outros competidores, Roufs permaneceu disputando em monotipos até ficar adulto. Aos vinte e três anos conseguiu um lugar no time olímpico canadense, e permaneceu nele durante quase sete anos. Em 1978 chegou em segundo lugar no campeonato mundial da classe 470 (um barco muito rápido, de dezesseis pés, para dois marinheiros, e que exige o condicionamento de um atleta). Com essa experiência, Roufs tornou-se especialista em tática e em regatas em que os barcos andavam muito próximos. Se quisesse se misturar aos outros barcos na largada da Vendée Globe, provavelmente teria sido o melhor marinheiro nesse campo. Estava acostumado às enervantes reações rápidas e às manobras corajosas de uma batalha em alta velocidade para a melhor posição na linha de largada.

Enquanto velejava pelo time olímpico canadense, conseguiu se formar na faculdade de Direito da Universidade de Montreal, e até mesmo exerceu a profissão durante um ano. Mas para Roufs jamais houve qualquer disputa verdadeira entre o regime rígido, ainda que lucrativo, da advocacia e a atividade de colocar a mão na massa nos barcos. E com seu tipo de regatas tendo virado rotina, suas ambições cresceram: ele queria velejar barcos maiores — através de oceanos.

A oportunidade para isso apareceu em 1983. Roufs juntou-se a Mike Birch como tripulante do catamarã *Formule Tag*, de desenho e construção radicais. O próprio Birch era um navegador transatlântico pioneiro; começou a disputar regatas no início da década de 1970. Também foi o primeiro estrangeiro navegador de longas distâncias a se basear na França, onde estavam os principais patrocinadores. Depois de várias regatas transatlânticas, disputadas principalmente em barcos que ele construía e pagava sozinho, finalmente conseguiu uma vitória na primeira regata transatlântica Route de Rhum, organizada pelos franceses, em que foi patrocinado pela fábrica de máquinas fotográficas Olympus France. Depois da vitória ele se viu pertencendo ao pequeno círculo de navegadores profissionais de longa distância totalmente patrocinados, quase que totalmente baseados na França. Os iatistas já sabiam que precisavam de barcos multicascos para vencer regatas ou estabelecer records de

velocidade. E os projetos multicascos estavam ficando mais seguros. (Precisavam ficar — somente num ano, três dos quatro principais arquitetos navais de multicascos no mundo perderam-se no mar em barcos que eles próprios haviam projetado.) Birch foi chamado para supervisionar a construção do *Formule Tag*, e depois velejá-lo como seu capitão profissional. (Mais tarde, mantendo o poder como uma máquina de ponta, o *Formule Tag* foi comprado pela Knox-Johnston e pelo neozelandês Peter Blake, e, remodelado e com o nome trocado para *Enza*, estabeleceu um recorde em 1994 dando a volta ao mundo em setenta e quatro dias, recorde que já foi superado.)

Projetado pelo inglês Nígel Irens, o novo catamarã foi construído em Quebec. Birch queria que pelo menos algumas pessoas da tripulação fossem canadenses, por isso Roufs, o velejador hábil e tremendamente competitivo, candidatou-se. Foi uma boa simbiose. Birch, que era condicionado pela antiga visão inglesa das regatas (tinha morado na Inglaterra durante vinte e dois anos), e que só começara a velejar aos trinta anos, ainda via toda aquela coisa como uma espécie de diversão, de aventura. Com sua personalidade tranquila e discreta, queria levar o barco do ponto A ao B, e trazê-lo de volta e não se molhar no processo. Roufs queria fazer isso rápido e primeiro. E tinha a experiência tática para sobrepujar e vencer, estimulada na confusão das regatas com Muitos barcos pequenos e rápidos.

Durante três anos Birch e Roufs velejaram juntos num número cada vez maior de regatas transatlânticas: a Quebec-St. Maio (chegaram em quinto); a Transat Espagnole (em terceiro); a Mônaco-Nova York (em primeiro). O aventureiro mais velho e o passional técnico mais jovem tornaram-se amigos íntimos. Enquanto Roufs era totalmente bilingue, falando francês e inglês (trilingue, segundo um amigo: ele era capaz de falar francês com um impecável sotaque de Quebec ou continental), Birch falava muito pouco francês. Gostava de ter o anglófono Roufs por perto em La Trinité-sur-Mer, a pequena cidade de velejadores na Bretanha onde ambos se estabeleceram. A amizade se transformou numa espécie de relacionamento entre pai e filho. Para Birch, o rapaz trazia uma energia formidável e grandes capacidades para a parceria ao velejar — além de representar um sopro de frio ar canadense na vida do expatriado ocasionalmente nostálgico. Eles se juntavam freqüentemente para fofocar

em inglês e falar de hóquei. Por sua vez, Birch se transformou na principal inspiração para Roufs estender sua carreira de iatista. Tendo crescido na periferia canadense do centro da América, Roufs não fora influenciado pelos modelos franceses ou ingleses usuais: Tabarly, Moitessier, Chichester. Quando começou a velejar com Birch, foi seu compatriota mais velho que lhe deu a inspiração para atravessar oceanos a vela. Diferentemente dos navegadores franceses e ingleses que, na infância, admiravam seus heróis à distância, Roufs teve a sorte de velejar com seu mentor.

Durante o mesmo período em que o *Formule Tag* esteve atracado na cidade de Quebec, em 1984, Roufs conheceu Michèle Cartier e se apaixonou. Cartier, uma mulher de olhos escuros, pequenina, animada e linda, que vinha de uma pequena cidade de Quebec, correspondeu. Os dois passavam a maior parte do tempo em La Trinité-sur-Mer, e compraram uma casa na localidade próxima de Locmariaquer, em 1989. Emma nasceu naquele ano.

Sendo apenas uma marinheira ocasional, para se divertir, Cartier se estabeleceu numa vida que parecia convencional, mas de um modo estranho, e compartilhava isso com muitas das esposas e companheiras dos marinheiros da Vendée Globe. Elas ficavam em casa com as crianças e ajudavam na parte empresarial da vida dos maridos, ou tinham algum tipo de emprego comum. Enquanto isso, os marinheiros passavam dois terços de cada ano separados das famílias arriscando a vida atravessando os oceanos a vela. Não havia bom motivo para um competidor da Vendée Globe ou BOC não chegar em casa e não encontrar um lar aconchegante e uma família em adoração, depois de circum-navegar o Antártico num veleiro. Isso aconteceu durante séculos para os marinheiros dos navios de vela redonda. Talvez um homem que arriscasse a vida para sobreviver precisasse dos confortos de uma esposa e de um lar tradicionais. Mas hoje isso parece um tanto incongruente. Talvez seja apenas a discrepância entre a aventura cheia de adrenalina no mar e a rotina confortável e previsível do lar e dos filhos. Também existe o contraste entre, por um lado, as companheiras dos homens e, do outro, Chabaud e Autissier — duas mulheres velejando junto dos homens enquanto as esposas deles ficavam em casa. As duas navegadoras e as esposas dos navegadores viviam em extremos da atuação feminina, com suas possibilidades e exigências variáveis e conflitantes.

Roufs brilhava naqueles catamarãs rápidos. Foi tripulante do *Royale*

quando o barco estabeleceu um recorde transatlântico de velocidade em 1986. Durante três anos foi tripulante do *Jet Services V*. O catamarã venceu duas vezes a Course de l'Europe (uma regata em estágios ao longo do litoral noroeste da Europa), bem como duas regatas transatlânticas, ambas estabelecendo recordes de velocidade. E velejava com Birch sempre que era possível: durante um ano em 91-92; e mais recentemente em 1994, quando os dois velejaram num trimarã de quarenta pés na regata Quebec-St. maio daquele ano.

Mas no ano anterior a esse, Roufs deu um primeiro passo para a conversão aos grandes monocascos e para a estrada em direção à linha de partida da Vendée Globe. Obteve uma posição como tripulante no EPC de Isabelle Autissier. A associação com Autissier, uma navegadora muito considerada, sua própria experiência crescente e um pouco de sorte finalmente colocaram Roufs onde realmente queria estar — em seu próprio barco. Ele persuadiu a companhia francesa de produtos de limpeza industrial Groupe LG a deixá-lo assumir como seu iatista.

O Groupe LG havia patrocinado o experiente navegador solitário Bertrand de Broc na Vendée Globe de 1992-93. Velejando muito bem em terceiro lugar, de Broc recebera a ordem do projetista do barco, apoiado pelo Groupe LG, de parar na Nova Zelândia porque eles suspeitavam de que o barco poderia estar com problemas de quilha. Nenhum problema foi encontrado quando o veleiro atracou, e o instável de Broc, agora desclassificado porque parara num porto, reagiu furiosamente. Criticou em altos brados seu patrocinador e o arquiteto naval, e voltou furioso para a França, deixando o barco na Nova Zelândia. O Groupe LG pediu que Roufs trouxesse o barco à França para eles. Roufs aproveitou a oportunidade — tornada mais fácil por um crescimento no relacionamento pessoal com Frank Opperman, presidente da companhia, que já comandara uma empresa em Montreal — para assumir como o velejador para o Groupe LG.

Ele se saiu muito bem com o barco, terminando em sexto e em terceiro lugares em duas regatas transatlânticas para tripulante único. Então seu patrocinador decidiu construir um barco novo para a Vendée Globe de 1996-97. O *Groupe LG* existente fora construído em 1989, e desde então muitas mudanças tinham acontecido nas idéias de projeto para os Open 60. Agora o velho barco era considerado pesado e lento (ele tinha uma vez e

meia o peso dos barcos recém-lançados). Não tinha as características de casco e equipamentos que, agora parecia claro, tornavam esses barcos mais rápidos — como a quilha inclinável, a boca extrema junto à popa, ligada a um gio largo, gigantesca área de vela, construção muito leve. O Groupe LG encomendou o projeto ao Groupe Finot.

O novo barco, *Groupe LG2*, foi lançado ao mar em setembro de 1995. Muitos dos outros barcos recém-construídos para a regata, ou os mais antigos que estavam com necessidade de restauração e remodelação, entraram na água mal tendo tempo para que seus velejadores fizessem a regata de qualificação, de duas mil milhas, exigida pelas regras da Vendée Globe. Roufs teve o luxo de tempo suficiente para afinar o barco e se livrar de seus problemas — as falhas, os erros de alinhamento, as fraquezas, as disfunções misteriosas e os lapsos fantasmagóricos — que eram inevitáveis em qualquer máquina nova e complexa. Mas para o canadense a situação esteve longe de ser uma navegação limpa. Ele foi forçado a enfrentar outro problema que prejudicou sua entrada na regata tanto quanto qualquer dificuldade técnica, e que exigiu ainda mais energia que deveria ser dirigida aos seus preparativos para a disputa.

De novo, foi uma questão de dinheiro. Conseguir um patrocinador para a conta da Vendée Globe é uma questão de, de certa forma, conseguir uma fatia da torta quando não há pedaços suficientes para todo mundo. Como qualquer luta de pessoas obcecadas em busca de uma parcela de recursos escassos, a guerra é feroz. Numa palavra: a captação de patrocínio na França é escassa e muitos dos aspirantes recém-chegados, tentando entrar no círculo encantado dos profissionais com dinheiro, não têm o escrúpulo de ficar longe dos patrocinadores dos marinheiros estabelecidos. E os patrocinadores também não são necessariamente fiéis, se acham que podem obter com outro marinheiro mais publicidade em troca de cada franco. Esta é a parte baixa e suja, comercializada, das regatas de longa distância. E o resultado de muito interesse de público e da mídia. Se ao distribuir o dinheiro os patrocinadores sentem-se justificados, como empresas que buscam lucros, então as considerações comerciais determinarão como, e para quem, o dinheiro é dado. Tudo isto está muito longe do amadorismo casual da inovação transatlântica de “Blondie” Hasler ou da Golden Globe. Mas é assim que o mundo corre quando as apostas são altas.

Roufs foi um lutador bastante bem-sucedido na selva para conseguir

um patrocínio e entrar na regata. Mas foi uma luta difícil. Ele cometeu o erro de gastar tempo demais na construção do *Groupe LG2*, e não gastar muito tempo preparando-se para as regatas. Não se saiu bem nas Figaros de 1995 e 1996. O *Groupe LG* começou a ter dúvidas. Será que tinha escolhido o velejador certo? Havia muitos recém-chegados pedindo para substituir os marinheiros estabelecidos. A pressão em cima de Roufs se intensificou. Durante meses ele não tinha certeza se poderia ter o barco novo para a Vendée Globe. Um de seus amigos observou-o sendo pressionado. “Muita gente diria: ‘danem-se, aqui está o seu barco, fiquem com ele. Não quero mais saber disso’.”

Mas Roufs tinha as qualidades para vencer: era mentalmente forte e concentrado, confiante em que poderia segurar o leme e, no final, vencer a Vendée Globe.

O ponto de virada foi a regata transatlântica Europe 1 Star, de 1996 (os franceses ainda a chamavam de *la transat anglaise*; era a descendente da regata transatlântica original sonhada por Hasler e Chichester), que começou em Plymouth em junho de 1996. A maior parte dos concorrentes cujos barcos estavam prontos a tempo usou a regata como classificação para a Vendée Globe ou a BOC. Roufs manteve-se firme com seu patrocinador: ele era o melhor velejador para o *Groupe LG2*. Provou isso terminando em primeiro lugar. A vitória finalmente estabeleceu suas credenciais como comandante e, como vencedor da mais prestigiosa regata transatlântica, seu status como um dos segundos favoritos para a Vendée Globe — atrás de Auguin, mas no mesmo nível de Parlier, Autissier e Fa.

Um projeto mais revolucionário do *Groupe Finot*, que procurava espaço na linha de largada, era o *Aquitaine Innovations* de Yves Parlier. Esculpido em fibra de carbono, tendo a forma do casco como uma sinopse de todas as curvas e proporções atualmente prescritas para a velocidade máxima, o barco pesava apenas sete toneladas. Isso representava ligeiramente menos da metade do deslocamento do barco que vencera a Vendée Globe há quatro anos. Um barco de cruzeiro de, digamos, quarenta pés de comprimento que pesasse a mesma coisa poderia ser considerado de leve deslocamento (um barco de aço, de deslocamento pesado de trinta e cinco pés, que nós possuíamos recentemente, pesava doze toneladas). Sem dúvida o barco de Parlier seria rápido. Mas pairavam dúvidas na mente de todo mundo com relação à sua durabilidade. Essas reservas existiam não

somente por causa da construção muito leve, mas também por causa de problemas que Parlier já havia experimentado.

Tendo lançado o barco no porto de sua cidade, Arcachon, em primeiro de junho de 1996, Parlier e sua equipe tiveram apenas duas semanas para prepará-lo e levá-lo a Plymouth para a Europe 1 Star, que Parlier usaria como viagem de classificação. Durante uma curta navegação perto de Plymouth na véspera da regata, Parlier percebeu alguns problemas aqui e ali. Mas o mais inquietante era que o mastro parecia inseguro. O mastro era a característica mais incomum do barco, e o único desse tipo em toda a frota da Vendée Globe. Ele girava para apresentar o perfil mais aerodinâmico em direção ao vento em qualquer condição. Parlier abriu mão de uma quilha giratória — que, numa demonstração de arrogância técnica, ele avaliou que lhe renderia um dia e meio em toda a duração da Vendée Globe — em favor do mastro ajustável, que ele acreditava que poderia produzir uma vantagem de três dias no final da regata. Mas manter esse tipo de mastro em pé era um desafio. No dia seguinte Parlier partiu temendo que o componente mais crucial do barco, afora o casco, não fosse sólido.

Seu medo era justificado. Depois de uma semana de tempo bom, os barcos da Europe 1 Star encontraram um sistema climático de verão no Atlântico Norte com ventos moderados — nada que o barco de Parlier não pudesse enfrentar facilmente. Quando o barco desceu numa onda de tamanho moderado, um esticador se partiu. Esses suportes emparelhados em cada lado do mastro são ligados aos ovéns — os cabos de aço laterais ou suportes de mastros — e distribuem e aliviam as cargas de compressão sobre o mastro. Quando um dos esticadores de Parlier se quebrou, a complexa teia de tensões que se contrabalançam, proporcionadas pelos cabos fixos para manter o mastro de pé, se rompeu, e este desmoronou. Parlier rompeu os ligamentos de um de seus dedos enquanto tentava resolver a confusão e colocar no lugar um mastro temporário.

Levou três semanas para voltar à França. Houve problemas para conseguir dinheiro para um mastro novo. O fabricante estava com dificuldades financeiras e não pôde fazer a entrega a tempo. O mastro substituto só foi colocado no início de outubro, e Parlier só teve tempo para um breve teste de vela na baía de Arcachon. Enquanto manobrava o *Aquitaine Innovations* perto da linha de largada em 3 de novembro, Parlier sabia pouco mais sobre seu barco do que quando iniciara a 1 Star há cinco

meses. E a cada vez que usava sua mão, coisa que acontecia quase que a todo tempo, o dedo doía como o diabo.

Nada disso teve qualquer efeito sobre o estilo agressivo de navegação de Parlier. Desde o início ele assumiu a abordagem de não ceder, nunca abrir mão de uma milha. Sob vela plena, desviando-se dos incontáveis barcos de espectadores, ele duelou em ziguezagues rápidos, a dez nós, com o também impulsivo Bertrand de Broc, o navegador belga Patrick de Radiguès e Hervé Laurent no antigo barco de Roufs, agora chamado de *Groupe LG Traitmat*. Todos queriam aquele ponto mágico na linha, a virada supostamente verdadeira e predileta em direção à primeira bóia. Eles lançavam os barcos de sessenta pés como se fossem pequenos monotipos de dezesseis pés. Era como se estivessem iniciando uma rápida disputa de três voltas ao redor da bóia, a ser seguida por um banho de chuveiro e dois drinques na sede do clube.

O participante de uma regata de curta distância tenta chegar à linha de largada um segundo depois do disparo. Isso exige o tipo de olhar, de cérebro e coordenação dos membros que um *quarterback* do futebol americano poderia empregar para completar uma longa passagem sob a pressão de uma *blitz* — Ou talvez a avaliação precisa dos pilotos das antigas cápsulas espaciais Apollo, que tinham de penetrar a barreira da atmosfera do planeta no ângulo exato — se fosse fechado demais a espaçonave queimava como um meteoro; se fosse aberto demais ela ricocheteava para sempre em direção ao espaço. A velocidade e o ímpeto inicial do barco deviam ser julgados com relação à distância até a linha, o tipo e o tamanho da ação das ondas que poderiam reduzir a velocidade do barco ou acelerá-lo, a constância e a direção do vento — tudo isso com base na assimilação de dados feita pelo velejador no tumulto dos minutos anteriores à largada.

Ao mesmo tempo o marinheiro deve vigiar os barcos dos concorrentes, julgando instantaneamente quem tem o direito de passagem e quem deve ceder, segundo as complicadas regras internacionais para os veleiros. Por exemplo, um barco numa bordada a boreste, isto é, um barco que veleja com o vento soprando em direção ao seu lado de boreste, tem o direito de passagem sobre um barco numa bordada a bombordo. Um barco correndo livre, isto é, com o vento soprando em direção à popa ou à área próxima da popa, tem o direito de passagem sobre um barco que veleja no contravento (em sentido contrário ao vento). Afora essas regras gerais, que se aplicam a

todos os veleiros que estão próximos, os barcos de corrida devem cumprir complexas regras de direito de passagem determinadas por associações de iatismo nacionais. O competidor precisa conhecer muito bem as regras para poder reagir instintivamente e manter o curso ou assumir uma ação evasiva para evitar colisão. Para temperar um pouco as coisas, os marinheiros da Vendée Globe tinham de evitar partir em dois os barcos de final de semana, carregando *monsieur* e *madame*, 2,5 filhos e uma garrafa de vinho, ansiosos para ver a ação de perto.

Milagrosamente ninguém colidiu. De modo igualmente milagroso, de Broc conseguiu atravessar a linha três segundos exatos depois de o revólver de largada ter disparado às treze horas e dois minutos. Parlier seguiu-o alguns segundos depois. De Broc não pôde ver a primeira bóia que os barcos deveriam rodear. Estava escondida pelos barcos dos espectadores. Ele teve de colocar seu barco no piloto automático e ficar na proa, olhando pelo binóculo e gritando para os barcos mais próximos, pedindo informações. Esse foi o breve momento De Broc ao sol. (Se bem que, muito depois na regata, o infortúnio iria colocá-lo de novo na berlinda.) Ele estava velejando num barco antigo, de 1989 (assim como de Radiguès e Laurent), um peso pesado de doze toneladas chamado *Votre nom autour du monde* — “Vosso nome ao redor do mundo”. Numa engenhosa campanha para levantar verbas, ele havia coletado dinheiro de mais de seis mil contribuintes particulares — inclusive o presidente francês, Jacques Chirac, e o construtor responsável por três dos barcos concorrentes. Em troca, além da perspectiva de algumas emoções por tabela, seus patrocinadores tiveram os nomes impressos no barco de de Broc. O casco da embarcação era totalmente coberto pelos nomes, fila após fila, do convés até a linha-d’água.

Quando a bóia surgiu em meio aos barcos dos espectadores, o veleiro de Parlier havia mostrado sua superioridade nos ventos mais fracos, e ele tomara a liderança de de Broc. Rodeou o marcador de Port Bourgenay e se dirigiu ao mar aberto à frente de todos os outros.

Parlier tinha ajudado a resolver o problema de patrocínio colocando um governo inteiro de seu lado. Persuadiu o governo regional da Aquitânia a entrar com a maior parcela do dinheiro para construir suas máquinas caras — quarenta por cento nesta última. Isabelle Autissier fizera a mesma coisa com a região de Poitou-Charentes, que continha sua base, o antigo porto naval francês de La Rochelle. Ambos os marinheiros tinham reunido

outros patrocinadores, mas os governos haviam proporcionado a parte do leão dentre os milhões de francos necessários para uma campanha na Vendée Globe.

Entrevistei Parlier em seu escritório num elegante *boulevard* em Bordeaux, num prédio de quatro andares, sem elevador, onde havia vários consultórios médicos. Ele tinha três empregados que o ajudavam a administrar o negócio de ser iatista profissional na França — principalmente conseguir verbas e todas as situações de relações públicas e divulgação pessoal que isso implicava. Era na verdade uma empresa de comunicações, onde Parlier tinha o papel principal. O truque era montar um pacote profissional, tendo ele próprio como principal figura de vendas, de modo que os patrocinadores ficassem satisfeitos em ligar seu nome ao projeto. Como acontecia com todos os marinheiros no papel de empresários muito organizados, Parlier ia ao escritório todos os dias, dava telefonemas, comparecia a reuniões, organizava os detalhes de construção do barco, do aparelhamento e do planejamento para suas regatas solitárias.

Mas pessoalmente Parlier era completamente diferente de um empresário típico. Se essa regata já tinha um herói, um “*bhke*” e um pirata, Parlier era o atleta olímpico entre os marinheiros. Tinha cerca de um metro e noventa, era musculoso mas magro, com um perfil clássico, cabelos prematuramente grisalhos e curtos e, o mais notável, olhos azuis luminosos que encaravam ferozmente a mim e tudo para o qual ele olhava. Eu havia lido sobre pessoas que possuíam olhos de caçador, e supunha que os de Parlier eram assim — tinham um jeito alerta, sem piscar, sem ceder. Respondeu às minhas perguntas serenamente, até certo ponto, com uma espirotuosidade seca e uma desconsideração sardónica com relação às dificuldades e ao sofrimento físico. Mas depois de cerca de uma hora ele ficou inquieto e sua atenção começou a se dissipar. Aquele não era um homem capaz de ficar sentado confortavelmente durante muito tempo. Seu apelido entre os colegas velejadores era “extraterrestre”, por causa da habilidade aparentemente não-humana de encontrar o vento certo na hora certa durante as regatas. Mas o apelido também parecia se ajustar à sua personalidade um tanto superior, distanciada, alerta e, pareceu-me então, cansada de viagem e lutando com um francês enferrujado.

Faltando pouco para completar trinta e seis anos no início da regata, Parlier começara a velejar tipicamente jovem. Sua família, morando em

Paris, vinha a cada verão para o pequeno balneário de Arcachon, um centro do esporte da vela. Parlier começou a velejar num dos pequenos barcos Optimist quando tinha oito anos. Na adolescência trabalhou como instrutor numa escola de vela, ensinando aos circum-navegadores de poltrona a dar nós e usar um sextante. Começou a velejar com uma equipe de regatas quando tinha dezoito anos, e adorou. Era “apaixonado por tudo que tivesse a ver com vela”. Lia todos os livros a respeito. Inspirado por seus ídolos, de novo Tabarly e Moitessier, também lia sobre antigos navegadores solitários como o ás da aviação da Primeira Guerra Mundial e campeão de tênis Alain Gerbault, que, assombrado pela guerra e cansado da fama, partiu para o que na época ainda eram os remotos e fabulosos mares do sul.

Parlier disputou regatas com Hobbie Cats (catamarãs pequenos, muito rápidos) no campeonato de Toronto em 1976. Sua primeira regata como tripulante único foi a MiniTransat de 1985 — para barcos pequenos, de até vinte e dois pés — de Brest a Point-à-Pitre, na Ilha de Guadalupe, nas Índias Ocidentais francesas. Não somente venceu a regata, mas também demonstrou seu amor duradouro pelas inovações técnicas. Ele próprio construiu seu barco, que estava notavelmente adiante de seu tempo. A um casco convencional de fibra de vidro ele conectou um *deck* não-convencional, com estrutura em colmeia feita de carbono-kevlar, e um mastro de carbono. Estudou materiais compostos e trabalhou durante um tempo no departamento de pesquisas do estaleiro Yachting France.

Sua transformação em marinheiro profissional e membro do clube de elite dos barcos de sessenta pés começou com a vitória em 1991 na regata solitária Figaro. A partir de então em seu currículo consta repetidamente “*vainqueur*” — vencedor —, coisa que aconteceu em cinco regatas transatlânticas para tripulante único, inclusive um recorde na Europe 1 Star em 1992. Também se apresentou naquele ano para a Vendée Globe — tendo usado a 1 Star como preparação e qualificação. Com seu veleiro novo e rápido, o hábito de vencer e a disposição de pressionar desde o início, ninguém ficou surpreso em ver “o extraterrestre” na liderança enquanto a flotilha da Vendée Globe desaparecia no horizonte de Les Sables-d’Olonne penetrando nas águas perigosas do Golfo de Biscaia.

5. PARA O GRANDE SUL

Il y a les vivants, les morts et les marins.

— VICTOR HUGO

O vento e as ondas estão sempre do lado do navegador mais hábil.

— EDWARD GIBBON, *O declínio e a queda do Império Romano*

OS BARCOS DA VENDÉE GLOBE afastaram-se da costa e partiram para o sudoeste entrando diretamente no vento benigno. Mas o tempo bom era temporário. A previsão era de ventos de tempestade no dia seguinte por toda a área do mar para a qual eles estavam se dirigindo. Em seus aparelhos de fax que reproduziam mapas climáticos detalhados transmitidos por satélites, os navegadores podiam ver a frente chegando na direção deles. Nada de especial, apenas outra depressão rotineira em Biscaia. Também podiam ver os sistemas por trás dela, saltando da costa norte-americana e ganhando ímpeto sobre a água, longe no Atlântico, mas movendo-se rapidamente. Com sua velocidade, os concorrentes podiam contar com a possibilidade de estar fora do caminho antes que as frentes posteriores chegassem. Um barco de cruzeiro lento teria sido golpeado várias vezes antes de se afastar do Cabo Finisterra e sair do golfo.

O Golfo de Biscaia (os franceses o chamam de Golfe de Gascogne) tem má reputação em qualquer estação que não seja o langoroso meio do verão. E um daqueles trechos de água relativamente pequenos, próximos de terra, que podem matar marinheiros. E quase sempre os deixa apavorados. É definido a leste pela costa francesa, a norte pela península da Bretanha e ao sul pela da Ibéria, com uma fronteira nacional entre as extremidades das duas penínsulas definindo aproximadamente seu limite ocidental.

Qualquer embarcação que deixe a costa oeste da França, e qualquer embarcação a vela em direção ao sul saindo de qualquer porto do oeste da Europa em busca dos ventos alísios a oeste, precisa primeiro atravessar o Biscaia. Ele costuma ser o pior lugar que a maioria dos veleiros europeus

ou britânicos que vão em direção aos trópicos encontrarão em anos de travessia. Não é somente o mau tempo. A água mais rasa da plataforma continental, que se estende por metade do golfo, cria as ondas mais curtas e mais íngremes que são particularmente perigosas para os barcos pequenos, e a profundidade se reduz subitamente de vários milhares de braças para cem. Pior, não há espaço de mar. Frequentemente — como para Dinelli, enfrentando sua tempestade nas proximidades no litoral britânico a sul de Fastnet — um barco não pode correr na frente do vento e das ondas. Precisa ficar e lutar. Os vendavais de oeste no golfo levam os barcos em direção à costa francesa, um litoral a sotavento, e um barco que corra na frente do vento logo se vê sobre pouca água.

Os marinheiros odeiam litorais a sotavento. A expressão simplesmente significa uma linha de costa em direção à qual o vento sopra. As antigas embarcações de vela redonda eram especialmente vulneráveis a ficar presas nos litorais a sotavento. Se o vento persistisse, a corrente e a declinação (o desvio lateral da embarcação sob pressão do vento e das ondas) eventualmente esgotaria sua resistência e as impulsionaria para a costa. Eram embarcações que tinham uma dificuldade terrível para progredir contra o vento. Na melhor das hipóteses, poderiam velejar a pouco mais do que ângulos retos com relação à direção do vento. Eram adequados para fazer aproximadamente a mesma coisa para a qual os barcos da Vendée Globe tinham sido projetados: seguir no caminho do vento a toda velocidade. O capitão de um barco de vela redonda, portanto, faria qualquer coisa para evitar um litoral a sotavento. Mas ao deixar a Europa, atravessando Biscaia para ir em direção ao sul, com ventos soprando principalmente à oeste em direção à costa francesa, os antigos veleiros, brigues, bergantins e outros navios não tinham opção além de se arriscar, abrir caminho para o oeste como o vento permitisse e esperar que conseguissem evitar a tempestade que poderia ser forte demais.

Os iates modernos são muito mais manobráveis, em todos os sentidos da palavra. Nosso barco de trinta e um pés estaria mais seguro em Biscaia do que a maioria dos navios de vela redonda já estiveram. A estrutura moderna (a familiar configuração de vela principal e bujarrona) pode seguir contra o vento num curso de quarenta e cinco graus, ou coisa melhor. As quilhas fundas reduzem a deriva. A maior parte dos iates de hoje em dia pode se afastar dos litorais a sotavento — desde que o vento não fique forte

demais para um barco pequeno; desde que nada se quebre; desde que os nervos da tripulação suportem.

Na realidade, ainda é a terra que destrói a maior parte das embarcações — certamente os barcos a vela. Moitessier chamava a costa — ele falava da costa universal, genérica — de “uma grande prostituta”, presumivelmente porque seduzia os marinheiros fracos levando-os para a própria destruição. Melhor a segurança ascética e pura do mar aberto. Moitessier sabia do que estava falando a partir de experiência amarga. Ele perdeu seu velho amigo, o veleiro *Joshua*, não em alguma tempestade do Oceano Austral, nem mesmo no mar. Aconteceu enquanto ele estava ancorado numa tranquila praia tropical.

Logo antes do Natal de 1982 o barco de Moitessier era um dos sessenta — inclusive lanchas de pesca esportiva e veleiros de cruzeiro — ancorados perto da praia no Cabo San Lucas, na ponta da península de Baja Califórnia, na costa oeste do México. Não era um ancoradouro particularmente bom, mas naquela época do ano o tempo era geralmente amigável. Ainda que nem sempre. Uma frente fria inoportuna, que estivera parada a trezentas milhas do litoral, começou a ir em direção da costa. Doze dos veleiros ancorados prestaram atenção à previsão do tempo ou à queda dos barómetros e partiram antes que a tempestade chegasse na noite seguinte, ou conseguiram sair para o mar antes que ela atacasse. Todos os outros ficaram onde estavam. Durante o vendaval, vinte e nove barcos arrancaram as âncoras e foram lançados à praia arenosa, onde as ondas de mais de cinco metros destroçaram vinte e um deles, a maioria em pedaços tão pequenos que ninguém poderia dizer a que barcos eles pertenciam. O *Joshua*, construído de aço, permaneceu intacto, mas até mesmo seu casco forte foi tão amassado e danificado que Moitessier o abandonou. Os barcos que saíram para o mar ficaram à capa em águas profundas durante as cerca de cinco horas que a tempestade demorou para passar. Todos sobreviveram praticamente sem danos.

— Eu fui estúpido, simplesmente estúpido — disse Moitessier. — Esqueci de pensar. Nem mesmo tinha lido o *Sailing Directions*.

O velho ditado ainda pode ser usado: “Quando em dúvida, saia.” Se uma tripulação não puder colocar o barco no porto antes que as condições de tempo piorem, o melhor é entrar o máximo possível em mar aberto. A água mais profunda significa ondas mais administráveis. O espaço de mar

permite certa flexibilidade com as táticas de tempestade. O barco tem espaço para derivar enquanto permanece à capa ou deixado por sua própria conta com o leme preso, o barco deriva lentamente em direção ao vento, principalmente de costado com relação às ondas, ou uma possibilidade limitada de virar a popa para o mau tempo e correr na frente do vento e das ondas, talvez reduzindo a velocidade jogando longos cabos de reboque chamados de espias ou um drogue — uma âncora cônica ou em forma de pára-quedas (um drogue também pode ser usado para manter a proa do barco em direção ao vento). Há mais tempo antes que um barco que se move lentamente possa ser impulsionado contra a costa. A tripulação pode não sobreviver a uma viagem através das ondas que se dirigem para um litoral rochoso. As ondas rapidamente martelam o barco, reduzindo-o a pedaços.

Navegar em novembro através de Biscoia, ou em qualquer lugar do Atlântico Norte acima de trinta graus de latitude norte, estava longe de ser parecido com o Oceano Austral. Mas era uma área do mar que nenhum marinheiro poderia desconsiderar, uma premissa que os participantes da Vendée Globe, um dia depois de estarem no Golfo de Biscoia, estavam para confirmar.

Tony Bullimore foi o primeiro. Na tarde de segunda-feira, apenas um dia depois do início da regata, ele virou de novo em direção a Les Sables-d'Olonne. Seu sistema de piloto automático tinha falhado. Com a chegada da tempestade e esperavam, Bullimore e o resto da flotilha foram forçados a enfrentar ventos com força de vendaval — nunca abaixo de oito na escala do almirante Beaufort — e ondas altíssimas bem no seu nariz. O piloto automático em si funcionava, mas os potenciômetros, que davam ao piloto informações essenciais sobre o ângulo dos lemes, não foram adequadamente conectados ao equipamento de orientação. Os parafusos que os prendiam soltaram-se enquanto o barco batia contra as ondas. Os instrumentos agora desconectados caíram, deixando todo o sistema inútil. Alguma forma de orientação automática é essencial para qualquer navegador solitário. E ainda que Bullimore pudesse ter montado precariamente um dos métodos primitivos de equilíbrio de navegação usados antes dos lemes de vento e dos pilotos automáticos, ele não tinha esperança de permanecer na regata, ou de atravessar o Oceano Austral.

Ao mesmo tempo, todo o óleo diesel de um dos seus dois tanques

vazou para o piso da cabine. O tanque não fora adequadamente lacrado; de novo foi só um pouquinho de erro humano na corrida em terra antes da regata. Mas as consequências eram críticas. Ele precisava de combustível para alimentar o gerador, que carregava as baterias, que alimentavam todos os instrumentos a bordo, inclusive o piloto automático quando funcionava. Sem energia, os barcos da Vendée Globe ficavam literalmente impotentes.

Quando consertasse as coisas e partisse para o mar de novo ele perderia cinco dias e mil milhas com relação aos líderes.

— Eu tinha um barco bom, mas que nem de longe estava próximo dos mais rápidos da regata — disse Bullimore. Suas chances de ter uma boa colocação, que a princípio já eram distantes, haviam desaparecido por completo em vinte e quatro horas. — Foi realmente um sofrimento terrível.

Pelo menos ele não seria desclassificado. Segundo as regras, os barcos tinham permissão de voltar a Les Sables-d'Olonne sem sofrer penalidade. Parar ou obter assistência em qualquer outro lugar implicava desclassificação imediata.

O segundo foi Didier Munduteguy, um veterano navegador transatlântico de quarenta e três anos, do país basco ao sul da França. Esta era sua primeira regata de volta ao mundo. Há décadas ele vinha sonhando em fazer uma circum-navegação a vela, e participar da Vendée Globe seria a expressão definitiva desse sonho. Mas seu apogeu à vela teve vida curta. Ele ficara acordado durante a maior parte da primeira noite por causa de vigias que não se fechavam direito. Ainda que pudessem representar uma catástrofe potencial mais ao sul, por enquanto elas eram apenas um inconveniente e poderiam ser consertadas. Depois, logo após o fim da tarde de segunda-feira — a noite chega cedo em novembro naquelas latitudes do norte —, o barco de Munduteguy bateu violentamente contra uma onda durante um vendaval particularmente forte, de mais de cinquenta nós. O *Club 60e Sud* perdeu o mastro. Ele teve de ir para o convés e cortar os cabos de aço que ainda prendiam o mastro ao barco. Como sempre quando um mastro é derrubado, o marinheiro precisa agir rapidamente para impedir que ele abra um buraco no convés ou no casco enquanto balança nas ondas bravias. Munduteguy voltou para Les Sables, agora navegando com o vento e as ondas. Demorou três dias para montar um mastro provisório e voltar às docas de Port Olona. Seus patrocinadores bascos levantaram dinheiro para colocar um mastro novo, e Munduteguy partiu de novo em 16 de

novembro — entrando direto em outra forte depressão no Golfo de Biscaia. O *Club 60e Sud* sofreu danos estruturais provocados por ondas de dez metros. Uma rachadura de quase um metro apareceu no ponto em que o *cockpit* se juntava ao casco. O marinheiro não sabia que outros danos invisíveis tinham ocorrido. O barco precisava ser examinado de cima a baixo, e Munduteguy abandonou a corrida definitivamente.

O terceiro e o quarto navegadores a fazerem o retorno da Vendée Globe foram Thierry Dubois e Nandor Fa. Mesmo num grupo de pessoas que faziam uma coisa tão extraordinária quanto disputar uma regata sozinhos dando a volta ao mundo, estes dois se destacavam como pouco convencionais. Dubois, de vinte e nove anos, formara uma parceria simbólica com a Anistia Internacional em 1994, um ano depois de se estabelecer como um promissor navegador solitário ao vencer a MiniTransat. A organização comprara a idéia de Dubois, de que o marinheiro solitário era um bom símbolo para os direitos humanos. Ela endossava seu lema de campanha para levantar verbas: “Para que o oceano não seja o único espaço que resta na Terra para a liberdade e a responsabilidade individual.” O que poderia proporcionar mais contraste do que o prisioneiro político confinado em sua cela e o marinheiro na cabine de seu barco, decidindo tudo sozinho, um modelo de autoconfiança empolgante, atravessando mar iluminado pelo sol, para falar ou escrever alguma palavra contra os assassinos e torturadores que o mantinham ali?

A idéia de contrastar cadeias e barcos é moderna. Pelo menos segundo uma perspectiva anglo-saxônica histórica, os dois frequentemente foram considerados mais ou menos a mesma coisa. “O que é um barco senão uma prisão?”, perguntou Robert Burton em *The Anatomy of Melancholy*. Samuel Johnson, um tanto ironicamente, disse que na verdade o prisioneiro estava em melhores condições do que o marinheiro. “Nenhum homem que tenha habilidade suficiente para se pôr numa cadeia será marinheiro; porque estar num barco é estar numa cadeia, com a chance de ser afogado ... Um homem na cadeia tem mais espaço, comida melhor, e em geral companhia melhor.” E claro que Burton e Johnson estavam pensando nos navios do seu tempo, que eram praticamente navios de escravos, e que de alguma forma serviram para estabelecer o domínio marítimo britânico — *gulags* flutuantes, vivendo segundo o que Winston Churchill descreveu mais tarde como as verdadeiras tradições da marinha naval: rum, sodomia e chicote.

Mas as coisas tinham mudado. O prisioneiro e o marinheiro de longa distância, ainda que vivessem em espaços aproximadamente do mesmo tamanho, representavam extremos de autodeterminação e falta de poder. A despeito dos ecos históricos irônicos, os instintos da anistia pareciam corretos. Antes da regata a organização expôs o barco de Dubois em Paris, no Trocadéro, a praça “dos direitos do homem”. Os parisienses vieram em bandos para vê-lo.

Quase que exatamente dois dias após o início da regata, Dubois voltou para Les Sables-d’Olonne. Em algum momento durante a corrida louca através da tempestade em Biscoia, seu barco, o *Pour Amnesty International*, provavelmente colidira com algum destroço — talvez um pedaço de madeira, um *container* de aço caído de um cargueiro ou algum pedaço de lixo marítimo. Agora o oceano estava cheio dessas coisas, e elas significavam os maiores perigos para as Pequenas embarcações — especialmente barcos de corridas rápidos e leves como os Open 60. Dubois não queria considerar a possibilidade de que o casco estivesse partido só porque ele bateu com muita força numa onda, ainda que no Passado isso já tivesse acontecido com barcos da Vendée Globe e da BOC. Os navegadores jamais poderiam presumir confortavelmente que seus cascos suportariam chocar-se contra ondas de tempestade sem que as camadas coladas quimicamente se deslaminassem — se soltassem uma das outras sob os choques repetidos. Os cascos da maioria dos barcos da Vendée Globe eram construídos de camadas de fibra de carbono e fibra de vidro saturada com resinas epóxi; quando a resina se curava, todo o conjunto se enrijecia numa casca muito dura e leve. O que quer que Dubois tivesse encontrado, a colisão rachara o casco junto à proa, e o carbono e a fibra de vidro tinham começado a se deslaminar em volta da fissura. Não era sério demais, mas estava deixando entrar um pouco de água. Não há dúvida de que ele não poderia prosseguir enquanto o dano não fosse consertado. O Oceano Austral, ou até mesmo outra depressão no Golfo de Biscoia, iria comê-lo vivo.

Demorou dois dias para levar o barco de volta às docas do Port Olona. Considerando que ele trabalhara e planejara durante três anos para a Vendée Globe, e que em quarenta e oito horas vira negada a chance de uma boa colocação na corrida, Dubois estava surpreendentemente alegre e otimista. A rachadura no casco tinha apenas sessenta centímetros de comprimento, e

não havia danos estruturais. Poderia ser consertada rapidamente. Mesmo que agora ele não pudesse vencer a corrida, continuava na disputa. Poderia sair do Golfo de Biscaia antes que a próxima depressão chegasse. Talvez evitasse o vento fraco que o resto da flotilha havia experimentado junto à costa de Portugal. Poderia ganhar tempo com relação aos concorrentes. De qualquer modo, o importante ‘era sair e terminar o serviço que havia começado. O que ele dissera antes do início da corrida ainda valia: “Eu tenho um barco; então vou.” Ele ainda poderia alcançar seu modesto objetivo anterior à partida: terminar entre os cinco primeiros.

Dubois largou de novo na manhã de 9 de novembro, seis dias após a largada oficial. Ele ainda teria seu encontro com o Oceano Austral.

Mas para o navegador húngaro, Nandor Fa, o caminho de volta a Les Sables-d’Olonne e o retorno à regata não funcionaram tão bem. Desde o início sua campanha reverberava com um ar de trágica exaustão *Mittel-europa* (Europa central). O marinheiro húngaro de quarenta e três anos parecia quase condenado ao fracasso nesta Vendée Globe, um eco de Sísifo lutando morro acima. Era como se sua rota longa e improvável — inspirada pela leitura de Francis Chichester quando era jovem — da escura e terrena Hungria da Cortina de Ferro até o individualismo extático do mar aberto e as realizações nele, finalmente tivessem esgotado sua energia formidável.

Durante a tempestade, Fa achou que a quilha giratória do barco *Budapest*, que ele havia projetado e construído, estava se movendo para trás e para frente com o jogo violento do mar. Ela certamente deveria se mover de um lado para o outro quando ele acionasse o arranjo de talha que a alimentava. Mas ele achou que um sinal de movimento para trás e para a frente — mesmo que de apenas dois centímetros — era sinal de que a quilha poderia não estar segura. Fa havia lançado seu barco ao mar em junho de 1996 e, como muitos dos outros navegadores, tivera pouco tempo para conhecê-lo. Sua regata de qualificação foi relativamente tranquila, e em seu barco novo ele nunca havia experimentado algo como essa tempestade no Golfo de Biscaia.

De volta a Les Sables-d’Olonne, Fa demorou para descobrir se os reparos eram necessários. Ele parecia dominado pelo cansaço e pela indecisão. Só tirou o barco da água para olhar a quilha no dia seguinte. O veleiro estava em boas condições: o leve movimento era obviamente normal num tempo ruim. Tinha voltado ao porto sem necessidade, e

destruíra a chance de vencer a regata. Esse recuo infligido por ele próprio foi devastador. Havia se desgastado preparando o barco a tempo. Sendo marinheiro consistente e hábil, Fa terminara em décimo primeiro lugar na BOC de 1991-1992 e quinto na Vendée Globe anterior. Era um dos favoritos para esta regata, e queria tremendamente vencê-la. Agora isso estava fora de questão. Por um lado, ele achava muito difícil suportar os sofrimentos da disputa simplesmente para terminá-la. Por outro, ele sofrera tanto para simplesmente chegar à linha de largada que parecia inconcebível não prosseguir. Recolocou seu barco na água e partiu de novo em 9 de novembro.

Era como se Fa estivesse realmente procurando alguma espécie de intervenção decisiva para tirá-lo daquela ambivalência, algo que removesse a responsabilidade de prosseguir. Talvez fosse um exemplo estranho de autodestruição, ou simples coincidência, mas o velejador encontrou um modo de sair. Logo depois de largar de novo, enquanto ele estava na cabine fazendo café, o *Budapest* colidiu com um cargueiro panamenho, danificando o mastro, o cordame e o lado de estibordo do casco. Fa voltou ao porto, consertou tudo e conseguiu sair pela terceira vez quase no fim de novembro. Mas seu coração não estava naquilo. Quando surgiram problemas elétricos, aproveitou a oportunidade para desistir,

— Estou exausto — disse ele. — Não encontro forças para partir de novo. É mais sensato ficar em terra.

Apesar desse problema em Biscoia, três quartos da flotilha saíram do primeiro teste com tempo ruim em condições razoavelmente boas. (De fato, não é incomum que uma quantidade tão grande de barcos volte nos primeiros estágios. Na Vendée Globe anterior, por exemplo, três barcos haviam retornado no final do segundo dia, dentre eles o de Yves Parlier. Eventualmente todos voltaram ao mar). Dentre os barcos que permaneceram na corrida, Parlier sofrera o problema mais sério: tinha perdido mais de metade da água de beber. Enquanto o *Aquitaine Innovations* lutava com ventos e mares de força oito, os choques repetidos arrancaram os cabos de fibra de carbono que seguravam alguns tambores de água guardados na cabine, próximo à proa. Mesmo que sua equipe de terra lhe tivesse garantido que iriam suportar, eles se partiram rapidamente. Os tambores se romperam e se esvaziaram. A maior parte dos barcos carregava pequenos dessalinizadores para converter água do mar em água potável,

mas não o de Parlier. Ele decidira não levar para economizar peso — nesse caso, cinco ou seis quilos, uma quantidade significativa. Agora Parlier tinha de contar apenas com os velhos métodos de pegar água da chuva para beber — estender uma lona para pegar água ou colhê-la em baldes quando escorresse das velas. Ele achava que poderia contar com as pesadas chuvas usuais enquanto passava pelas *doldrums*. Mais tarde, no Oceano Austral, haveria precipitação mais do que bastante. Uma pessoa saudável, até mesmo nos trópicos, poderia sobreviver com dois litros de água fresca por dia — se toda a comida fosse preparada e a roupa lavada com água do mar. Parlier estaria bem se tivesse chuva suficiente. Mas mesmo assim começou a racionar o consumo de água. Era um longo caminho em direção ao sul.

Os barcos permaneciam muito próximos. No final do segundo dia, depois do fim da tempestade, menos de oitenta milhas separavam os dez primeiros barcos. Dubois havia ultrapassado Parlier, assumindo a liderança, mas perdeu-a assim que voltou a Les Sables-d'Olonne para reparar a avaria no casco. O mar se acalmou e, à tarde, o sol saiu. Os marinheiros começaram a recolocar os barcos em ordem e a secar as coisas. Iam em direção às Ilhas Canárias. Por enquanto não havia muito o que fazer em termos de rotas relativas ao clima ou de tomadas de decisões quanto ao curso; era simplesmente uma questão de velocidade dos barcos — e de manter um olhar atento aos cargueiros enquanto atravessavam várias rotas muito movimentadas. Enquanto os primeiros barcos deixavam Biscaia para trás e passavam pelo Cabo Finisterra com um vento moderado de oeste, Parlier caiu para segundo lugar, quatorze milhas à frente de Laurent, que estava saindo-se bem com seu barco velho e pesado. Na frente da flotilha, dez milhas adiante de Parlier, Autissier assumira a liderança.

Isabelle Autissier tinha feito quarenta anos duas semanas antes do início da regata. Eu a entrevistei em inglês no seu escritório em La Rochelle. Tamanha é sua fama que ela dá três ou quatro entrevistas por semana. Mas gostou de nossa conversa, pelo que disse, porque tinha tempo para pensar muito mais quando devia responder às perguntas em inglês — era um desafio. É uma mulher alta, de complexão sólida, com cabelos curtos, escuros e encaracolados e olhos azuis. Autissier apertou minha mão e fez contato ocular com muita firmeza. Usava brincos grandes, quadrados. E uma de suas marcas registradas usar uma variedade de brincos chamativos. Mas afora isso parecia uma empresária ativa, atraente, vestida

de modo casual. Sentou-se atrás de sua mesa e respondeu às perguntas completamente, mas de modo formal, reservado. Ela passa a maior parte do tempo ali, atrás da mesa, administrando seus negócios: a venda de Isabelle Autissier, a marinheira oceânica profissional. Afora as várias regatas, ela passa muito pouco tempo velejando.

Mais tarde, quando nos levou ao estaleiro em que seu barco, o *PRB*, estava sendo remodelado, ela foi dirigindo seu Mercedes azul-escuro como um piloto de corridas — com ímpeto, velocidade e segurança — e depois subiu numa calçada de trinta centímetros de altura sem reduzir muito a velocidade e parou derrapando numa pequena vaga de estacionamento.

Enquanto me mostrava o convés de seu barco, que estava coberto de plástico e pó de fibra de carbono, eu pude ver a força física em seus ombros e antebraços, seu andar um tanto desajeitado. Ela tratava os trabalhadores do estaleiro Pinta com uma camaradagem tranquila. Eles a tratavam do mesmo modo, mas com óbvia deferência e admiração. Autissier dá impressão de confiança, força, modéstia, autocontrole, auto-conhecimento, contenção.

Dentre outras coisas, os trabalhadores do estaleiro estavam ocupados fazendo buracos no espelho de popa (a parte vertical da popa) do barco de Autissier, onde colocariam escotilhas de escape, uma de cada lado. Vários marinheiros falaram comigo que iriam se certificar de que seus barcos tivessem essa característica de segurança na próxima regata no Oceano Austral. A notícia de que vários dos projetos recentes dos Open 60 permaneciam emborcados indefinidamente havia calado fundo nos velejadores. Era um elemento novo na tabela periódica de problemas que cada um deles precisava enfrentar. Os projetos mais antigos não faziam isso; eles se comportavam como monocascos verdadeiros, e erguiam-se de novo. Mas os barcos novos, com a boca extrema maior, comportavam-se mais como multicascos e às vezes não voltavam a ficar de pé. As escotilhas de escape eram uma das adaptações necessárias para essa realidade mais veloz, porém mais mortal. Elas poderiam ser obrigatórias para todos os barcos na próxima regata, segundo me disse Jeantot.

Agora, conseguir um barco com velocidade para vencer a corrida aparentemente significava aceitar o perigo de ficar emborcado permanentemente. Para Autissier, assim como para os outros marinheiros, sair através de uma das escotilhas do espelho de popa e subir no casco

emborcado, agarrando-se a um leme ou à quilha (presumindo que estes ainda estivessem no lugar) numa tempestade violenta do Oceano Austral, esperando ajuda de outro barco ou dos australianos, esperando que o barco não decidisse desemborcar outra vez, agora era apenas outra transação rotineira que poderia se tornar necessária na realização de seu trabalho.

Ela começou a disputar regatas em 1988, quando chegou em terceiro lugar geral na MiniTransat. Foi uma experiência maravilhosa, e ela imediatamente decidiu largar o emprego como engenheira naval e transformar-se em navegadora profissional. Disputou duas vezes a Figaro, e depois duas regatas BOC Challenge.

Em 1994 diminuiu em dezenove dias o recorde para viagens a vela de Nova York a São Francisco, passando pelo Cabo Horn. Agora, em sua primeira Vendée Globe, estava velejando um dos novos Finot Conq. Era a única velejadora a ter experiência com uma quilha giratória, e era considerada uma soberba navegadora táctica. Fora a primeira mulher a entrar no grupo de elite dos marinheiros solitários em barcos de sessenta pés. Ninguém duvidaria de que ela tinha boa chance de vencer esta regata.

Como acontecia com todos os outros participantes da Vendée Globe com quem falei, ela adorava a completude da experiência de velejar sozinha. A paixão não expressa, que sublinhava todas as observações de Autissier, era o desejo de controlar completamente seu próprio mundo. Não havia compartilhamento, nem divisão de trabalho, nem relacionamentos complexos para resolver e suportar. Só a unidade infantil do Eu com a tarefa a ser realizada. O marinheiro solitário era senhor de um mundo de simplicidade singular, sem muito paralelo em qualquer parte do mundo.

O pai de Autissier era um arquiteto parisiense que velejava por *hobby* nas férias na Bretanha. Desde quando Isabelle tinha seis anos, ele a levava, em monotipos e, mais tarde, nos pequenos barcos de cruzeiro que a família possuía. Foi um professor muito bom. Ensinou à menina o conhecimento técnico exato do marinheiro — as manobras cuidadosas, planejadas, a atenção vigilante aos detalhes, o cálculo prudente dos riscos. Ela absorveu o credo de que erros no mar são sempre perigosos, algumas vezes mortais. Mas seu pai, coisa típica dos marinheiros de recreação, também tinha uma ligação romântica com a vela. Contou-lhe seus sonhos de navegar para o oeste, com os ventos alísios às costas, para as remotas ilhas verdejantes e os mares azuis dos arquipélagos tropicais. O chefe de família ocupado, urbano,

jamais poderia fazer isso. Mas a garota encheu-se do desejo dele — e dela própria — de estar sozinha num barco em mar aberto — “uma pessoa, um barco e a terra”, como disse ela.

E, claro, ela leu Moitessier, leu sobre Tabarly. Eram os seus heróis. A idéia de fazer alguma coisa sozinha, como eles, deixava-a em transe. Disse que os franceses gostam de heróis solitários. Assim como os italianos. Talvez seja uma característica latina. Os anglo-saxões parecem preferir grupos e equipes. Ela sempre ficara perplexa com o número relativamente pequeno de concorrentes americanos em regatas solitárias de longa distância, por exemplo — até mesmo nas regatas BOC, que são organizadas nos Estados Unidos e que começam e terminam lá.

Eu me lembrei de Philippe Ouhlen, um fabricante de velas e um dos amigos íntimos de Gerry Roufs, comentando sua experiência com regatas disputa-das por equipes em barcos Maxi e Whitbread. As tripulações francesas, dizia ele, eram muito fortes e motivadas, mas simplesmente não conseguiam se entender. Elas jamais se aglutinavam. Ele preferia sua experiência com tripulações anglo-saxãs: americanos, ingleses, canadenses, australianos, neozelandeses, todos misturados. Havia uma união natural num grupo que funcionava bem. A autoridade era definida, reconhecida, obedecida com uma facilidade sem ressentimentos. Não havia a irritabilidade incômoda das tripulações francesas com quem ele tinha velejado.

Esta também era a opinião de Autissier. Era provavelmente impossível catalogar os motivos exatos — eles estavam emaranhadamente imersos na sopa de experiência, história e acaso que induzia as pessoas a se comportar de um modo e não de outro. Essas categorias gerais de comportamentos supostamente nacionais são perigosas e podem levar a equívocos. Mas não havia qualquer dúvida: os franceses não eram particularmente interessados em regatas disputadas por equipes. Autissier fora como incontáveis outros garotos e garotas franceses ao sonhar que um dia velejaria só, contra tudo. Na França, até mesmo pessoas que jamais viram um barco ou o mar sentem-se tocadas pela Vendée Globe. Em parte elas se interessam por causa da ligação de jornalistas, patrocinadores e marinheiros, o que constitui uma grande notícia. Mas tudo isso na verdade não passa de outra manifestação da afinidade inerente dos franceses por esse tipo de disputa. Para eles é uma espécie de alívio (como deve ser também para outros

européus — os ingleses, italianos, alemães — em seus países pequenos e apinhados de onde as áreas selvagens há muito desapareceram). Em terra, tudo é organizado, etiquetado e empacotado. No mar, não há certeza ou contenção.

Os marinheiros da Vendée Globe “enfrentam a natureza, como a natureza era há anos e anos”, disse Autissier. “De modo que para os franceses é realmente fascinante, eu acho, imaginar uma pessoa sozinha contra o vento.”

Até mesmo alguém que nunca velejou pode entender a equação simples da Vendée Globe: a ideia de “uma pessoa/um barco”; as regras simples. Os barcos simplesmente dão a volta à Terra.

E há sempre o fascínio gélido do Oceano Austral. Para Autissier, é um lugar bonito, solitário e primitivo. Há outros lugares distantes — o topo do Everest ou há outras montanhas, o deserto, a floresta tropical, mas nenhum tão remoto e tão gigantesco.

— Muito poucas pessoas entendem que ninguém pode nos alcançar. Estamos longe demais de tudo, para os aviões, para os barcos. Longe demais, no século XX é difícil entender, perceber isso.

— É como ir à Lua — sugeri.

— Mais ou menos.

O treinamento técnico de Autissier ajudou muito quando ela começou a construir, velejar e manter seus próprios barcos. Ela era capaz de falar com arquitetos e engenheiros na linguagem deles. Entendia a matemática, as especificações técnicas das coisas. Havia uma precisão em seu discurso com projetistas, especialistas em tensão de materiais, construtores de cascos e mastros, especialistas em eletrônica. Ela sabia por que a fibra de carbono ia numa direção e não em outra. Entendia a mecânica de sua quilha inclinável, as tensões e as forças atuando sobre ela enquanto o barco balançava. Sua formação de engenharia tinha um papel importante na capacidade de interpretar informações climáticas e escolher o melhor curso, hora a hora, enquanto observava os padrões barométricos ondulantes se desdobrando nos impressos do serviço de meteorologia enviados por fax.

A habilidade na previsão do tempo e do vento era particularmente importante na Vendée Globe. Seguindo a visão de que a regata deveria ser feita sem auxílio, os “roteadores climáticos” externos eram proibidos pelas regras. Os roteadores são especialistas — algumas vezes fazendo parte da

equipe de apoio de um barco, algumas vezes contratados pela duração da regata — que têm acesso a todas as informações concebíveis sobre a estrutura climática pela qual o barco está navegando, e para a qual se dirige. São especialistas em interpretar as miragens de satélites e em traduzir os dados complexos gerando orientações específicas do rumo que um barco deve tomar para o vento mais favorável ou para evitar mau tempo. Em sua navegação que quebrou o recorde de volta ao mundo no catamarã *Enza*, Knox-Johnston e Peter Blake usaram um roteador chamado Bob Rice, com base em Newport, Rhode Island. Rice não toma partido. Ele também deu consultoria ao rival de Knox-Johnston e Blake, Olivier de Kersauson, em suas tentativas de quebrar recordes. O roteador deve garantir que, hora a hora, o barco encontre vento para manter a média de quase quinze nós necessária para ter a chance de quebrar o recorde. Há dias inevitavelmente ruins, nas *doldrums* ou nas latitudes *horse*, quando o barco mal se move. Para compensar isso, ele precisa ter dias e mais dias no Oceano Austral em que a média se aproxime dos vinte nós, aproveitando para surfar as ondas freqüentemente. Lá, o barco não pode se dar ao luxo de não navegar rápido.

Quando o *Enza* estava no Pacífico Sul, a sudeste da Nova Zelândia, Rice, examinando seus dados no outro lado do mundo em Newport, percebeu que um centro de vento fraco e alta pressão, incomum naquela latitude, estava se formando no caminho do catamarã. Ele sugeriu que o barco fosse para o sul — muito para o sul, para além da linha de *icebergs*, quase na área de gelo à deriva. A decisão de fazer isso pertencia, claro, a Knox-Johnston e Blake. Seria perigoso velejar rápido abaixo de sessenta e cinco graus sul — seria pura sorte se não estripassem o catamarã numa onda violenta ou o esmagassem contra um *iceberg*. Mas eles queriam o recorde de velocidade e seguiram a sugestão de Rice. Sem ela, teriam se demorado, em segurança e serenamente, quinze graus ao norte, com as chances do recorde se evaporando ao sol aberrante da calmaria imprevista.

Autissier aceitava o princípio de que os marinheiros da Vendée Globe devem analisar seus próprios dados climáticos sem a ajuda de roteadores profissionais. Assim os concorrentes venciam ou perdiam por conta própria, e não porque o especialista de uma equipe era melhor do que os das outras. Mas ela achava que deveria haver a disponibilidade de informações climáticas mais completas. Os navegadores recebiam relatórios climáticos constantes dos computadores da Météo France, o serviço de meteorologia

francês. Mas algumas vezes essas informações eram incompletas ou imprecisas. Ela ficou perplexa com a ferocidade da tempestade que os golpeou no início de janeiro no Oceano Austral, com ventos de setenta nós e ondas de quinze metros — quando o ARGOS de Roufs parou de transmitir. A previsão por computador tinha sido de ventos de quarenta nós — não muito acima da força média. Mais tarde ela leu um artigo de jornal escrito por um meteorologista que, dois dias antes da tempestade, tinha previsto as condições muito mais severas que Autissier e Roufs experimentaram. Ele tivera acesso às informações de satélites de meteorologia piás sofisticados, e pôde fazer uma previsão exata. Se Autissier e Roufs tivessem a mesma informação (e, tecnicamente, ela poderia ter sido dada), eles saberiam o que realmente vinha. Talvez pudessem ter se desviado para o norte ou para o sul e evitado o pior do mau tempo. O que aconteceu com Gerry poderia não ter acontecido. O mistério opaco no coração desta Vendée Globe jamais teria surgido.

A disputa continuava acirrada enquanto a flotilha chegava às Ilhas Canárias. Laurent, ainda surpreendendo todo mundo com seu barco veterano, assumira a liderança, com Autissier, Parlier e Auguin trocando os próximos três lugares enquanto as condições locais lhes favoreciam momentaneamente. O favorito, Auguin, viera avançando firmemente em meio à flotilha. Ainda estava metodicamente trabalhando e impulsionando o barco na regata — verificando o equipamento, estudando o tempo adiante, entrando no ritmo do veleiro e do mar. Assim como todo mundo. Mas Auguin dissera que estava se contendo, não investindo tudo enquanto não pusesse a si próprio e aos sistemas de seu barco em ordem. Esta era diferente das regatas BOC Challenge em que ele saíra tão bem. Naquelas, os concorrentes tinham de partir com tudo desde o início de cada uma das quatro pernas. Mais tarde não haveria tempo para compensar terreno perdido. E os danos ao barco poderiam ser reparados ao fim de cada estágio, os insultos degradantes do mar e do vento podiam ser mitigados pelos especialistas das equipes de apoio. Os barcos começavam cada perna renovados, com uma nova armadura contra a agressão do mar. Mas na Vendée Globe o navegador sensato era obrigado a conter sua força e seus recursos. Estes tinham de ser revelados metodicamente, e o gasto de energia finita deveria ser controlado de modo a durar cento e vinte dias.

O trabalho lento de Auguin consigo mesmo e com o *Géodis* fazia parte

desse plano prudente. Agora ele deu a entender que seus ajustes estavam praticamente terminados. Muita coisa seria decidida nos próximos dias, previu ele, enquanto os barcos negociavam nos ventos relativamente fracos de um sistema de alta pressão quase que estacionário. Auguin estava satisfeito com a perspectiva. Como todos os concorrentes, ele gostava da corrida veloz, a favor do vento, no Oceano Austral. Nas *roaringforties* e nas *furious fifties* você se segurava, suportava e esperava o melhor. Mas ele também gostava de velejar com o vento fraco, dos comprometimentos delicados e dos pequenos detalhes. Nas brisas fracas e caprichosas das bordas da Alta do Atlântico Norte você precisava pensar muito, ajustar as escotas (os cabos que controlam a atitude das velas com relação ao vento), observar a tensão das adriças (os cabos usados para levantar e baixar as velas), ajustar as adriças de pena e os cabos que controlam o tensionamento das velas, equilibrar cuidadosamente o lastro de água, manter o barco em movimento. Acima de tudo, era preciso examinar os mapas meteorológicos em busca de curvas isóbaras reveladoras, de sugestões de como os sistemas em volta de você podem se mover ou mudar nos próximos dias. Algumas vezes você simplesmente tem de fazer o que os marinheiros sempre fizeram — olhar a água e o céu em busca de sinais de vento, e tentar ir para onde acha que ele pode se materializar.

Os líderes da regata formavam-se em dois grupos que caçavam o melhor vento. Parlier, Autissier e de Broc (em quinto lugar) ficavam mais próximos da costa de Portugal, procurando ventos que pudessem ser gerados pela diferença de temperatura entre terra e água. Auguin e Laurent foram mais para o oceano aberto, procurando brisas mais constantes longe da influência adulterante do continente. À medida que fosse convergindo para as Ilhas Canárias dentro de alguns dias, a flotilha descobriria quem fizera a melhor aposta.

As diferenças ainda eram pequenas — Roufs, em nono lugar, estava a apenas quarenta e três milhas atrás do líder Laurent; de Broc e Eric Dumont velejariam os próximos três dias um à vista do outro. Mas ligeiros deslocamentos de um barco com relação a outro podiam ser cruciais nas condições amenas e mutáveis. Os ventos eram freqüentemente espasmódicos e localizados. Um marinheiro podia encontrar um buraco por horas enquanto o competidor a poucas milhas de distância seguia levado por seu vento particular. Qualquer um que tenha navegado num veleiro em

vento fraco conhece a frustração pasma de ver barcos a cem metros de distância disparar a toda velocidade.

Para os marinheiros da Vendée Globe, apenas uma semana depois da largada, quarenta milhas podiam não significar nada, ou podiam representar uma diferença já intransponível. Essas incertezas aumentariam à medida que os barcos se aproximassem das latitudes caprichosas das *doldrums*. As decisões tomadas ali, ou simplesmente a sorte, podiam determinar o resultado da regata. O navegador que atravessasse as *doldrums* em direção aos ventos alísios de sudoeste algumas milhas (mas, nos ventos fracos, isso significava um dia) à frente de um rival poderia acrescentar trezentas milhas em sua vantagem antes que o outro barco simplesmente sentisse gosto de brisa. A mesma coisa podia acontecer enquanto os competidores desciam para as *roaring forties* do Oceano Austral. O barco líder poderia pegar os ventos tempestuosos de baixa pressão primeiro e disparar à frente enquanto, dia a dia, o vento cada vez mais forte o levasse proporcionalmente mais rápido. Ainda que ninguém pudesse prever o efeito definitivo de algumas milhas nesses primeiros estágios, em Vendée Globes anteriores as táticas dos marinheiros ao negociar as *doldrums* na descida pelo Atlântico em direção ao sul tinham se mostrado decisivas para os resultados finais. Todo mundo achava que valia a pena lutar por essas pequenas vantagens iniciais.

A posição de Roufs em nono lugar era uma surpresa. Todo mundo havia esperado que ele estivesse na frente, com os barcos líderes, lutando agressivamente por uma vantagem. Roufs parecia relaxado: o Gerry brincalhão de sempre. Anunciou que tudo estava bem porque ele finalmente havia encontrado seu suprimento de geléia, que alguém guardara num lugar improvável. Agora podia comer iogurte misturado com geléia, uma de suas comidas prediletas, junto com os grandes desjejuns dos quais gostava. Mas depois disso seu rádio ficou estranhamente quieto. O campeão dos monotipos 470 e Europe 1 Star não gostava de ficar tão para trás — não estava acostumado a isso. Começou a esforçar-se mais para reduzir a possibilidade de que mais alguém desse aquele salto para o sul saindo das *doldrums* e partisse à frente da flotilha — com o espectro da liderança intransponível logo no início.

Preocupado com o suprimento de água escasso, Parlier pensou durante um tempo em ancorar numa das Ilhas Canárias e encher seus galões com água num nacho de montanha. As regras da regata permitiam que os

marinheiros ancorassem, desde que não recebessem ajuda de ninguém em terra. E eles próprios não podiam sair do limite entre terra e mar, a linha de maré alta. Estavam comprometidos com o mar durante toda a corrida, e deveriam permanecer em seu domínio. Mas ele desistiu da idéia quando descobriu que o tempo incomumente seco havia ressecado os riachos das ilhas. Não valeria a pena ir à terra; ele teria de contar com que as tempestades violentas das *doldrums* lhe dessem água da chuva. Enquanto isso, disse, estava usando um chapéu de palha, mantendo as mangas compridas desenroladas e respirando pelo nariz.

Sem contar com os barcos que tinham retornado a Les Sables-d'Olonne para reparos, o final da flotilha era ocupado por Raphaël Dinelli. Como o de Bullimore, seu piloto automático havia se quebrado com os choques na tempestade em Biscaia, e ele quase voltara também para o porto. Mas tinha um velho piloto automático a bordo, e conseguiu instalá-lo e colocá-lo em funcionamento. Tudo isso lhe custara tempo. Ele já estava duzentos e setenta milhas atrás do líder. Mas agora recebia um bom vento de popa. Com a vela grande totalmente aberta e a genoa (a bujarrona grande, mantida em posição com uma haste) ele conseguia surfar a dezessete ou dezoito nós sobre as ondas modestas.

Todos os marinheiros tinham experimentado pequenos danos nos choques da tempestade em Biscaia, e usaram o tempo relativamente calmo para inspecionar completamente os barcos. Em geral isso incluía subir no mastro para verificar os vários acessórios que ficam no topo. Mas Mare Thiercelin, em sétimo lugar, logo à frente de Pete Goss, não conseguiu se obrigar a fazer isso, não sem uma emergência que induzisse adrenalina. Os mastros nos Open 60, em sua maioria, tinham cerca de vinte e cinco metros e perto do topo balançavam assustadoramente. Thiercelin decidiu que subiria em outra hora, quando fosse absolutamente necessário, mas agora não. Ele sofrera um ferimento no ouvido num acidente anterior e ficava tonto quando subia em lugares altos ou mergulhava. De qualquer modo, ele dizia não ter alma de montanhista; não como Parlier, que gostava de escalar em seu tempo livre.

Há vários modos para os navegadores solitários subirem nos mastros. O instrumento tradicional é a cadeira de contramestre — uma tábua, hoje em dia coberta com náilon almofadado, com bolsos para ferramentas e argolas de reserva ou uma lata de óleo lubrificante. Isso funciona melhor

quando há uma tripulação a bordo para levantar o ocupante usando um dos fortes guinchos ou o guincho da âncora. Mas o marinheiro solitário também pode subir usando seus próprios músculos e um arranjo de cabo e grampos para suportar o peso entre os puxões. A vantagem da cadeira de contramestre é que, uma vez que você chegue ao topo do mastro, pode se desamarrar e trabalhar sentado, num conforto relativo — muito relativo. Mesmo nas águas calmas de um ancoradouro, um leve movimento ao nível d'água — provocado pelo vento ou pela esteira de uma lancha — é traduzido em balanços alarmantes e repelões no topo do mastro. Numa travessia marítima, o movimento da ponta do mastro é grotescamente exagerado, como um cavalo chucro feito de alumínio, pronto para mandar o marinheiro ao outro mundo. Alguns marinheiros solitários usam variações de um equipamento de montanhista — uma coleção complexa de cabos, grampos rapeis e arneses — e sobem usando o mastro como guia e ponto de apoio para as mãos. Esses equipamentos são mais rápidos, porém mais precários do que a cadeira de contramestre, e requerem mais esforço para ficar pendurado enquanto você trabalha. Os barcos de cruzeiro não raro têm degraus no mastro para subir. Você coloca o pé naqueles suportes de alumínio, que são aparafusados ao mastro, e simplesmente sobe. Mas eles criam muita resistência ao ar — reduzindo a velocidade do barco nos ventos fracos, aumentando o tamanho de seu perfil com relação ao vento em tempo ruim. Por esse motivo, os barcos de regata nunca os colocam. O marinheiro de cruzeiro, em geral navegando com um cônjuge e algumas vezes com filhos, aceita menos eficiência em troca de praticidade.

Antigamente subir ao mastro era parte rotineira do serviço do marinheiro. Quase todas as velas num barco de vela redonda tinham de ser esticadas ou enroladas por homens que subiam pelos enfrechates presos aos cabos fixos, e em seguida saíam pelas vergas, com os pés apoiados em cabos laterais, barrigas e peitos encostados nas vergas que balançavam loucamente, lutando contra a lona recalcitrante, sacudindo-se violentamente. Um marinheiro que caísse era um homem morto se batesse no convés. Os que trabalhavam nas extremidades das vergas tinham uma chance ligeiramente melhor porque tinham mais probabilidade de cair no mar. Ocasionalmente era possível recuperar um homem que caísse, mas isso não era frequente à noite ou em mau tempo. Nas latitudes mais altas, a

queimadura de frio era rotina. As velas duras e pesadas tinham de ser dominadas a socos, com punhos que logo sangravam. Nos navios de vela redonda elas estavam sempre manchadas de sangue. Os homens podiam passar a maior parte de um dia ou de uma noite lá em cima, no frio e em meio à tempestade, se muitas velas tivessem de ser levantadas, enroladas ou ajustadas ao mesmo tempo. A vela mais alta, ou de mezena, podia estar a quarenta e cinco metros acima do convés. A tripulação precisava subir em qualquer tipo de tempo. Não havia opção — era o único modo pelo qual as velas podiam ser manuseadas. Mesmo assim, isso freqüentemente era empolgante e fonte de orgulho: quem se não os verdadeiros marinheiros da água azul — os homens de ferro — podiam manusear e enfunar velas em qualquer condição?

Nós, alegres marinheiros, subimos, subimos lá em cima, e os homens de terra ficam lá embaixo, lá embaixo, lá embaixo.

Mas nada de imprudência. O objetivo era sobreviver.

Uma mão para você mesmo e uma para o navio.

Se você caísse morria.

Thiercelin podia adiar uma viagem de subida pelo mastro, mas Autissier fora forçada a subir no seu. Uma adriça havia se partido. Ela teve de subir o equivalente a oito andares até o topo, para levar outra, passá-la através da roldana, segurando-se contra o movimento violento, ampliado — pense no mastro como um pêndulo de cabeça para baixo — sete vezes mais forte do que o balanço do convés.

Um dos aspectos mais interessantes dessa Vendée Globe foi que Autissier não era a única mulher na regata. Nos últimos seis anos e duas BOCs, todo mundo tinha se acostumado à idéia de ter os rapazes — e Isabelle. Agora outra mulher, Catherine Chabaud, vinha fazendo força para entrar no clube.

Perto do fim da primeira semana no mar, ela estava navegando entre os últimos marinheiros que não tinham voltado a Les Sables-d'Olonne. Mas pelo menos continuava na disputa. Tinha enfrentado a tempestade em Biscaia, ainda que ao custo de perder parte de seu equipamento eletrônico, inclusive o crucial piloto automático. Desde então estivera guiando o barco à mão, ou pelo velho método de equilibrar as velas contra o leme travado, de modo que o barco seguisse um curso geralmente consistente. Era mais fácil fazer isso em seu barco do que na maioria dos outros. Aparelhado

como um iole, ele possuía um segundo mastro menor, ou mezena, perto da popa (como a estrutura de *ketch*, só que a mezena num iole era menor e colocada mais atrás), e isso permitia mais combinações de vela, bem como uma área de vela nas duas extremidades do barco, para ajudar a equilibrá-lo para navegar por conta própria. Ela estava começando sua tentativa bem-sucedida de consertar os sistemas de eletrônica, ainda que eles fossem lhe causar problemas pelo resto da regata.

Tendo sonhado durante muitos anos em participar da Vendée Globe, ela estava em êxtase no mar. O Oceano Austral e o Cabo Horn eram ímãs que a atraíam para o sul, para *le grand Sud*, que era tão lindo e distante — o fim do mundo. Tendo sido jornalista (ainda que, pouco caracteristicamente, uma jornalista com formação em matemática), ela passara a disputar regatas oceânicas profissionais em 1991. Consumida pelo sonho do marinheiro profissional, de rodear o mundo, via a Vendée Globe como a realização natural desse objetivo.

— É o meu Everest. Quando você gosta de velejar, quer ir ao Everest da navegação — velejar no sul, velejar para o Cabo Horn.

— E você não tem medo? — perguntei. — Eu velejo, mas tenho muita certeza de que não gostaria de entrar na Vendée Globe, ou mesmo velejar no Oceano Austral.

— Eu também tenho medo, mas mesmo assim quero muito ir lá. Porque gosto demais de velejar sozinha. Além disso, velejar para mim é um modo de vida. É uma aventura. E a Vendée Globe é a maior aventura humana na navegação a vela.

Mas por mais que tivesse desejado tomar parte na grande aventura, Chabaud quase não conseguiu participar desta. Tinha planejado entrar na Vendée Globe do milênio, em 2000. Mas no início de setembro de 1996, apenas dois meses antes da partida, Philippe Jeantot, preocupado com o número de pessoas que não haviam participado por conta de problemas de verba, telefonou perguntando se ela poderia entrar na regata. Chabaud disse que não, que era tarde demais. Ela não tinha barco nem dinheiro. Mas duas semanas depois, por acaso, encontrou Jean-Luc Van den Heele, veterano da BOC e da Vendée Globe, numa exposição de barcos em La Rochelle. Ele lhe disse que seu barco estava disponível para ser alugado, decidira que já tinha feito o bastante desse tipo de coisa por toda uma vida — e que não havia muito mais a fazer para deixar a embarcação pronta para o mar.

Enquanto conversava com Van den Heele, Chabaud percebeu que precisava fazer isso: precisava participar desta Vendée Globe. Ainda havia muita coisa a aprender sobre regatas solitárias antes que pudesse esperar vencer, e esta seria a oportunidade. Ela não teria a chance de vencer no barco antigo, mas era uma embarcação comprovadamente forte.

Era 21 de setembro quando Chabaud decidiu entrar na regata. Nos quarenta e três dias seguintes, superando todas as dificuldades, ela conseguiu dinheiro de patrocínio, da Whirlpool Europe, que a havia apoiado na maior parte de suas regatas solitárias. E também se preparou, ao máximo possível, para o desafio assumido abruptamente. Uma nutricionista ajudou-a a preparar antecipadamente as refeições em pacotes semanais, equilibrando suas preferências e a necessidade de alimentos de alta energia. Ela tentou ficar em condições para o Oceano Austral, pelo qual sentia fome e temor — buscando o equilíbrio emocional que iria levá-la através de meses de ansiedade solitária. Cortou seu cabelo louro e comprido de modo a não atrapalhar ou, mais perigosamente, ser apanhado no laço de um cabo. Seu objetivo era terminar a disputa. Terminar sem ser desclassificada seria “a cereja em cima do bolo”.

Quando conversei com Chabaud alguns meses depois de ela terminar a regata, num café do subúrbio parisiense de Suresnes, a alguns minutos da casa de seus pais, eu tinha consciência de um sussurro contínuo de reconhecimento e homenagem por parte das pessoas que passavam por nós. Nós certamente nos destacávamos, com minha parafernália de microfones, cabos e um gravador. Mas não havia como se enganar com sua fama. Nós estávamos em seu terreno, mas eu supunha que aconteceria a mesma coisa em quase qualquer parte do país. Antes disso eu não havia entrevistado qualquer dos navegadores em público, e fiquei surpreso com a óbvia celebridade de Chabaud. A mesma coisa aconteceu alguns dias depois quando Tony Bullimore e eu comemos nosso almoço de operário em Bristol.

“Aquele é Tony Bullimore — é o Tony Bullimore — Bullimore — Tony — ficou emborcado — Oceano Austral — Bullimore.”

As ondas de reconhecimento discreto, satisfeito, passavam sobre nós. Eu sentia como se estivesse almoçando com um herói. O brilho do valor de Bullimore, absurdamente, também penetrava em mim. Se eu estava com ele, ligado a ele, talvez íntimo dele, talvez seu público também pensasse

coisas boas a meu respeito. Talvez eles me tomassem, com minha barba grisalha, o rosto desgastado pelo tempo, os olhos azuis, por um marinheiro que também foi corajoso no mar. Foi um momento bom, ainda que falso. Tomar café com Chabaud foi diferente. Com todos os instrumentos eletrônicos da minha verdadeira profissão espalhados sobre a mesa, eu era obviamente algum tipo de jornalista. Era apenas uma pessoa comum, como eles, atraído a ela por sua grande realização.

Chabaud é alta — cerca de um metro e oitenta —, loura, com ossos grandes, nariz gálico comprido, e tinha uma amabilidade calorosa, direta. Reforçava a impressão que eu tivera com todos aqueles marinheiros: energia confiante, modéstia casual, inteligência. Tinha vivido seu sonho, velejado no Oceano Austral e rodeado o Horn. Mas, como todos os participantes, entendia como aquilo era arriscado, e que era uma simples sorte se nada realmente ruim aconteceu. Sua paixão pela disputa despertou assim que ela começou a velejar aos dezessete anos. Depois de passar para o iatismo em tempo integral em 1991, ela gradualmente abriu caminho pelas várias regatas oceânicas: duas Figaros, duas Round-Europes, uma MiniTransat, a Europe 1 Star. Era o caminho muito usado para a Vendée Globe.

Chabaud tocou meu braço algumas vezes enquanto conversávamos, só um tapinha leve no antebraço ou nas costas da mão. Claro que isso não tinha o significado de um toque numa conversa empresarial anglo-saxônica entre um homem e uma mulher que tenham acabado de se conhecer. Seria uma coisa estranha, uma mistura de mensagens subterrâneas. Com Chabaud, os toques pareciam extensões de seu desejo intenso de se ligar, de participar, de fazer contato sólido com alguém com quem estava falando. Havia um padrão no contato. Quando ela falava de Roufs, tocava meu braço. Quando descrevia o momento em que quase ficou emborcada — olhando a água branca do Oceano Austral submergir e quase destroçar seu barco enquanto ela se agarrava ao mastro praticamente na horizontal — ela tocava minha mão. Aconteceu o mesmo quando descreveu como se sentiu ao finalmente rodear o Cabo Horn; quando me contou sobre o albatroz que ficou com ela durante um mês, e que ela chamou de Joshua, em homenagem a Moitessier — que ela tinha lido em busca de inspiração e pelos conselhos práticos detalhados quanto ao modo de sobreviver à navegação em alta latitude; e quando se lembrou de sua emoção enorme,

lacrimosa, ao ver as fotos dos barcos de Bullimore e Dubois flutuando de cabeça para baixo, com os cascos de sessenta pés parecendo minúsculos diante das ondas lindas mas aterrorizantes do Oceano Austral dobrando-se para sempre acima deles. Essas coisas eram muito difíceis de entender realmente se você jamais tivesse estado lá. Percebi com surpresa que, quando falávamos, Chabaud tinha voltado há apenas três meses e meio. Ela estava tentando assimilar o significado de experiências ainda novas em sua mente. Acho que seus toques eram uma tentativa de me fazer sentir como tinha sido, e como um ser humano se sentiria lá, fazendo aquelas coisas quase inimagináveis. E como se seu conhecimento iluminador, ininteligível em palavras, pudesse fluir através de mim ao longo de algum obscuro caminho sináptico.

Em 8 de novembro Parlier, ainda se empenhando mais do que todos os outros, obrigando Auguin e Autissier a se empenhar mais do que queriam nesse estágio inicial, assumiu a liderança ultrapassando Laurent. A decisão de Parlier de ficar perto da costa portuguesa, na verdade apenas um jogo, havia dado resultados. Ele encontrara um pouco mais de vento por lá. No fim do dia estava vinte e cinco milhas à frente de Autissier, que por sua vez pusera Laurent sete milhas para trás. Auguin estava quarenta e uma milhas atrás do líder. Esses primeiros barcos compartilharam condições semelhantes nos dois dias seguintes enquanto seguiam para as Canárias — céu benigno e um vento de dez nós, vindo do norte. A flotilha tivera sorte com o tempo, a não ser pela depressão em Biscaia no dia seguinte à largada. Toda a área do mar em direção às Canárias poderia ter sido dificultosa. Mas apenas os barcos que voltaram e partiram de novo — Dubois, Bullimore, Fa e Munduteguy — tiveram de repetir o desempenho em tempestades outonais enquanto partiam para atravessar Biscaia em direção ao Cabo Finisterra.

Na primeira parte da noite de 10 de novembro, com uma semana de regata, Parlier passou a leste da principal ilha de Gran Canária, num vento ligeiramente mais forte, de quinze nós, vindo de nordeste. Tendo decidido que não valia a pena parar em busca de água potável nas ilhas, ele tinha o bastante para apenas mais três semanas, mesmo com suas rações reduzidas.

Autissier, ainda em segundo lugar, seguiu Parlier passando pelas ilhas mais tarde na mesma noite. Laurent e Auguin tinham ficado mais para trás — Auguin mais de oitenta milhas recuado. No fim do dia seguinte

Parlier havia aumentado sua liderança sobre Auguin para cento e vinte milhas, enfatizando a fragilidade da posição de cada barco. O favorito para a regata temia que no dia seguinte poderia estar pelo menos duzentas milhas atrás do primeiro colocado, porque Parlier e Autissier tinham pegado mais vento enquanto passavam pelas Canárias. Laurent e Auguin, bem como de Broc e os outros barcos mais atrás, permaneciam presos no sistema de alta pressão, com os ventos fracos de norte que tinham predominado naquelas latitudes durante vários dias. A extremidade traseira da flotilha também estava recebendo ventos mais fortes. Roufs, Thiercelin, Goss, Chabaud e de Radiguès vinham diminuindo a diferença, ameaçando espremer Auguin e os outros barcos no meio. Auguin perguntou-se, publicamente, se sua estratégia de uma largada lenta e cautelosa fora correta, afinal de contas. Lamentou não ter se esforçado para reduzir a liderança de Parlier antes das Canárias. Se a última Vendée Globe significasse alguma coisa em termos de orientação, talvez ele jamais conseguisse reduzir uma diferença de algumas centenas de milhas, mesmo que essa diferença fosse estabelecida tão no início da regata. Mas os ventos variáveis, as tempestades violentas e, acima de tudo, as calmarias das *doldrums* estavam à frente, e tudo podia acontecer.

Até agora nada na corrida era mais surpreendente do que o desempenho de Laurent no velho *Groupe LG Traitmat*. O barco fora construído para a primeira regata Vendée Globe em 1989 e, comandado por Titouan Lamazou, vencera num tempo que ainda era recorde, de 109 dias. Mas muita coisa tinha mudado nos projetos dos Open 60 desde então. O barco relativamente estreito, com menos vela e mais pesado (com doze toneladas, tinha quase o dobro do peso do veleiro de Parlier), parecia uma anomalia disparando à frente dos outros quatro líderes. Até agora sua velocidade se mantinha por vários motivos. Os novos Projetos eram concebidos como supremas máquinas para navegar a favor do vento, estáveis em altas velocidades e capazes de aproveitar o máximo de vantagem dos ventos e mares favoráveis do Oceano Austral. No que poderíamos chamar de condições normais de navegação a vela — as tempestades, os ventos mais fracos e as ondas mais moderadas do Atlântico — os novos desenhos talvez não fossem um grande avanço. Mesmo assim, todos os outros barcos da mesma idade do *Groupe LG Traitmat* estavam muito no final da flotilha, junto com vários dos projetos de nova geração — o *Crédit Immobilier de France*, de Thiercelin e,

especialmente, o Groupe LG2 de Roufs. A diferença de posições no início da disputa não era questão de sorte. Em grande parte os barcos tinham compartilhado as mesmas condições de tempo e vento. Sem dúvida Laurent experimentara condições muito semelhantes às de Parlier, Autissier e Auguin, com quem estava mantendo o ritmo, em seus barcos modernos, dois deles novos em folha. Até agora seu desempenho era resultado da tremenda habilidade técnica como marinheiro e de sua determinação em fazer os intermináveis ajustes detalhados necessários para manter o barco na maior velocidade possível em condições de vento fraco.

Se eu estivesse apostando em alguém para vencer uma regata Vendée Globe ou BOC, onde as diferenças nos projetos dos barcos não contavam tanto, apostaria em Laurent. Com um barco de último tipo e o dinheiro para deixá-lo em condições, ele tinha possibilidades de vencer qualquer regata em que entrasse. Desde que o azar também fosse filtrado para fora da equação, acho. Você não pode vencer se bater em destroços, ou se algo vital se quebrar, ou se encontrar uma daquelas ondas que têm o seu nome gravado. Laurent era um técnico, o próprio fanático da Vendée Globe, cabeça-dura, empedernido. Como os outros marinheiros, o engenheiro mecânico de trinta e nove anos estava neste negócio para andar rápido e vencer. Mas, diferentemente dos demais, não via outras dimensões no empreendimento. Pelo menos era o que dizia. Para ele não havia o romance do mar, ou qualquer das outras gabolices sobre as quais Moitessier escrevia. Ele não daria o nome de Joshua a um albatroz, nem falaria em comunhão com o barco. Magro, de um metro e oitenta e usando óculos, barbudo, cabelo comprido, nativo de Lorient na costa sul da Bretanha, Laurent tinha uma visão sardônica e distanciada de sua profissão e das pessoas que estavam sempre em volta — jornalistas, por exemplo, sempre falando do perigo e do romance da navegação solitária. Quando eu o entrevistei na cabine atulhada do *Groupe LG Traitmat*, Laurent amaciou um pouco ao perceber que, ainda que numa categoria muito inferior, eu pelo menos tinha passado algum tempo no mar o bastante para avaliar o que ele tinha acabado de fazer. Depois de nossa entrevista ele se ofereceu para me levar em seu modesto Honda Accord ele ainda não estava na categoria do Mercedes de Autissier com o logotipo do Groupe LG na porta, pelo labirinto das ruas junto ao porto em Lorient, até a auto-estrada para o sul em direção ao Locmariaquer, onde eu tinha um encontro para conversar com a

mulher de Roufs, Michèle Cartier.

Aos sete anos Laurent tinha se matriculado para fazer aulas de judô num centro de esportes. Mas houve algum erro burocrático, e quando apareceu no primeiro dia ele descobriu que, por engano, tinha sido inscrito numa aula de vela. Ninguém mais em sua família já havia velejado, e mesmo agora ele ainda briga com os pais e os irmãos sobre sua ocupação. Eles não entendem por que ele faz isso para viver. Simplesmente não vêem essa profissão com um emprego de verdade. Aham que é apenas uma desculpa para não fazer nada, e que ele só quer se divertir.

— Um dos meus irmãos que mora em Bordeaux, não muito longe, veio assistir à largada desta Vendée Globe. Foi a primeira vez em que ele via a largada ou a chegada de qualquer regata em que eu participei. E eu venho fazendo isso há vinte anos.

Laurent diz que seus motivos para velejar sozinho são igualmente pragmáticos. Ele fazia isso quando era jovem porque freqüentemente não podia encontrar quem fosse junto. E mais tarde, quando começou a velejar em barcos maiores, era mais fácil encontrar patrocinadores se estivesse sozinho. E os jornalistas, por seus motivos obtusos, estavam mais interessados na navegação solitária. Como é que uma pessoa pode fazer tudo durante tanto tempo num barco tão grande? Perguntavam. De modo que, de novo, a navegação solitária era apenas uma resposta lógica às realidades prevalecentes de sua profissão.

Sem dúvida havia um certo descaso irônico no relato de Laurent sobre seu desenvolvimento profissional. Ele era genuinamente distanciado e analítico com relação a velejar — as táticas e os processos da coisa — e também com relação ao aspecto comercial das regatas solitárias de longa distância — a necessidade de se vender, a luta constante por dinheiro de patrocinador. Como qualquer empreendedor, ele tinha de mercadejar, e narcisismo desagradável — o produto que tinha de mercadejar era ele próprio. Mas, deixando de lado seus protestos anti-românticos, durante todo o tempo em que ele esteve velejando, mesmo contra a vontade, surgiu uma espécie de caso amoroso.

Uma vez, no início de nossa entrevista, Laurent deixou escapar uma sugestão desse ardor. Ele não tinha certeza do motivo para continuar velejando quando era garoto, e por que não voltou à aula de judô para a qual se inscrevera. Deve ter sido uma idéia precoce de por que ele

continuara a velejar e subira os degraus até se tornar um profissional, quase que automaticamente. Segundo ele, as coisas tinham se resolvido por si mesmas. Mas, afinal de contas, também houvera um sentimento: “Desde o início, eu me sentia fascinado e atraído pelo mar, e queria estar no mar o tempo todo. Só isso.”

Os franceses chamam as *doldrums* de *pot au noir*, literalmente “pote de piche” — uma atrapalhação pavorosa do tempo, um buraco negro. A palavra inglesa *doldrums* é de origem desconhecida, mas o *Oxford English Dictionary* especula que pode ser uma variação coloquial de “dull — monótono”. A versão francesa é certamente mais dramática e expressiva. Captura o caos absoluto do tempo na região, sua incerteza e, mais frustrante para os veleiros, a duração de suas calmarias, que podem grudar um barco no mesmo ponto por dias seguidos. Os velhos barcos de vela redonda, com os fundos cheios de alga e cracas, chegavam a se atrasar por meses. Frequentemente seus escaleres eram postos no mar e as tripulações remavam por dias exaustivos, rebocando lentamente o navio para fora das calmarias sem ar. Os veleiros da Vendée Globe, com sua superfície molhada mínima e gigantescas áreas de vela, podiam velejar num sussurro. No entanto eles também temiam as *doldrums*. O problema não era necessariamente ir devagar, ou ficar parado. Era a característica aleatória de onde o vento estava. Alguns barcos podiam pegar um sopro ou uma brisa que não alcançavam os outros barcos por horas ou dias, e o atraso era fatal para as chances na regata. Tudo dependia muito da sorte — de onde e quando cada barco estava. As incertezas arbitrárias de uma regata com vento fraco eram ainda maiores nas *doldrums*.

Também havia um elemento da arte do marinheiro. Os antigos capitães dos veleiros tinham de contar com a aparência do céu e da água, refratadas através de longa experiência, para julgar o melhor caminho através das calmarias. De fato, até bem recentemente a observação atenta da aparência do mundo em redor da embarcação era a única opção do marinheiro. Moitessier ou Hiscock, atravessando as *doldrums* há vinte anos, ouviam e observavam os mesmos sussurros e sugestões intuitivas dos marinheiros de duzentos anos atrás, o que significava principalmente sentar, esperar, esperar pelo melhor. Agora os participantes da Vendée Globe podiam examinar seus gráficos climáticos eletrônicos, ouvir previsões de rádio emitidas de longa distância e escolher onde suas chances pareciam

melhores. A teia orbital de sensores eletrônicos, captando e transmitindo dados para instrumentos de gráficos, tinham substituído quase por completo a velha técnica de sentar no convés, olhando para o céu e se perguntando que diabo fazer em seguida. A amplitude e a posição do cinto de baixa pressão das *doldrums* variava com a estação e a longitude em que um barco tentava atravessá-las. Um a um, enquanto os barcos líderes captavam os ventos alísios de nordeste e começavam a partir para o Equador, os navegadores consideravam suas opções.

Ao mesmo tempo Tony Bullimore, com os pilotos automáticos agora funcionando, deixara Les Sables-d'Olonne pela segunda vez, saíra do Golfo de Biscaia e estava velejando próximo à costa de Portugal. Mas não tinha sido uma boa escolha, e ele se movia a um ritmo irritantemente vagaroso. Dubois consertara seu casco avariado e estava em condições de partir de novo. Quando saísse, estaria mais de mil e duzentas milhas atrás dos líderes e, como Bullimore, navegando apenas pela experiência e a glória.

Quando os primeiros barcos entraram no cinturão dos ventos alísios, a flotilha havia se reunido de novo. Eram apenas os caprichos do vento. O medo de Auguin, de que fosse deixado muito para trás a ponto de não conseguir superar a distância, mostrou-se infundado. Roufs, em sétimo lugar, estava agora apenas cento e trinta milhas atrás de Parlier, ainda firme na liderança. Pela primeira vez desde a largada, os barcos líderes vinham movendo-se à velocidade máxima dia e noite, navegando no “caminho mais doce” de Kipling, “no calcanhar do alísio de nordeste”, o nirvana dos marinheiros. Os competidores regatavam-se na força perfeita e constante do vento.

Os ventos alísios são um corolário meteorológico necessário das zonas, ou células, de alta pressão a aproximadamente trinta graus a norte e a sul do equador, nas áreas a norte e a sul das latitudes *horse* — a Zona de Alta do Atlântico Norte ou dos Açores, no Hemisfério Norte, e a Zona de Alta do Atlântico Sul, ou de Santa Helena, no Hemisfério Sul. Ainda que não sejam fenômenos permanentes, esses centros de alta pressão permanecem persistentemente no lugar. Ao redor dos centros, grandes áreas de vento fraco e incerto estendem-se em todas as direções. Os veleiros sempre tentam curvar seus rumos em volta do perímetro dessas regiões. Mesmo

assim eles devem atravessar as latitudes *horse*, mas tentam fazer isso nas periferias das zonas de alta — mais perto dos litorais da Europa ou da América do Norte no Hemisfério Norte, mais perto das costas da África ou da América do Sul no sul, onde geralmente há mais vento.

O vento flui da alta pressão para a baixa pressão. Situados entre as latitudes *horse* e as *doldrums* do norte e do sul, os ventos alísios são na verdade o fluxo de ar (como se viesse morro abaixo) das Altas do Atlântico Norte e do Sul em direção ao trecho permanente de baixa pressão em volta do equador, as *doldrums*. Mas, como acontece com o movimento de todo o ar e toda a água dos oceanos da Terra, a rotação do planeta afeta a direção em que os ventos alísios sopram. O ar em movimento é dirigido para o oeste. Os ventos alísios no norte, portanto, sopram do nordeste, e como os ventos são rotulados segundo a direção da qual sopram, eles se tornam os alísios de nordeste. (As correntes, por outro lado, são descritas segundo a direção para a qual fluem. Isso na verdade não é incoerente quando percebemos que o ponto de referência é o veleiro. As coisas importantes para o marinheiro são de onde o vento vem, de modo que as velas possam ser ajustadas, e para onde a corrente está levando o barco, de modo que possam ser aproveitados seus efeitos no momento de encontrar a posição do barco. O barco é o centro referencial do mundo de relatividade e incerteza do marinheiro.)

O trecho de baixa pressão em direção ao qual os ventos alísios sopram — as *doldrums*, ou o *pot au noir* — é um cinturão relativamente estreito, mais largo na extremidade leste tanto no Atlântico quanto no Pacífico. E sua posição e largura variam de acordo com as estações. Ele é centrado logo a norte do equador em fevereiro e março, e pode ter apenas algumas milhas de largura. Em julho e agosto seu centro se moveu para cerca de sete a nove graus de latitude norte, e pode ter várias centenas de milhas de largura, se o marinheiro tiver realmente azar. Em novembro, quando os participantes da Vendée Globe estavam se preparando para atravessá-las, as *doldrums* estavam aproximadamente entre esses dois extremos — alguns graus a norte do equador e com largura suficiente para parar um barco em seu caminho por vários dias seguidos.

Ao se aproximar das *doldrums*, os barcos juntaram-se em dois grupos enquanto os navegadores analisavam as informações climáticas, com

Parlier, Laurent e Dumont mantendo-se mais próximos da costa africana, e Autissier, Auguin, de Broc e Roufs escolhendo uma rota mais para o oeste. As diferenças não eram muito grandes; os grupos estavam separados por menos de cem milhas.

Mas, por acaso, o posicionamento cuidadoso deles não fez grande diferença. Os processos intrincados e enigmáticos que inesperadamente, e com frequência inexplicavelmente, transformam grandes espetáculos climáticos como as *doldrums*, bem como pequenos eventos como uma tempestade de tarde, tinham atuado de novo. Desta vez, as *doldrums* não mostraram os dentes para os três barcos líderes. Onde deveria haver brisas leves e calmarias, houve um vento de vinte nós que levou Parlier, Autissier e Auguin direto através do poço de piche, sem parar. Os quatro barcos seguintes não tiveram tanta sorte. De Broc passou doze horas imóvel sob uma nuvem gigantesca. Enquanto ele estava ali parado, Laurent, não muito longe, passou em sua brisa particular, chegando à quinta posição. Roufs, Thiercelin e Dumont também perderam tempo. Mas poderia ter sido muito pior. O barco novo de Roufs começara a mostrar sua capacidade no vento mais fraco, e ele havia melhorado drasticamente sua posição. Agora em quarto lugar, liderava o segundo grupo de cinco barcos que acompanhavam os três líderes numa distância entre duzentas e cinquenta e quatrocentas milhas. Mas ainda era uma regata disputada de perto.

Passar pelas *doldrums* com relativa facilidade significava que os barcos líderes tinham uma chance de quebrar o recorde de Lamazou. Ele também havia passado pelas *doldrums* sem problemas, e uma passagem rápida pelo equador, em ambas as direções, era provavelmente essencial para estabelecer ou quebrar o recorde.

No equador os velejadores celebraram a cerimônia tradicional de travessia. Essa homenagem pagã a Netuno (ou Posêidon) — vestindo-se como o deus lançando libações ou comida no mar para homenageá-lo — era um dos costumes mais antigos do oceano. Servia para agradecer por estar no mar e ainda vivo; reconhecia a fragilidade humana e o poder inabalável do oceano. Que marinheiro em direção ao Oceano Austral deixaria de manter o costume? Abrigadas em seus prédios imóveis e não ameaçados em terra, as pessoas podem se dar ao luxo de ignorar superstições. No mar, até mesmo o mais racional dos modernos seres humanos hesitaria em fazer isso. As perspectivas do marinheiro são sempre

indeterminadas, ameaçadoras, imprevisíveis, e faz sentido não forçar a sorte com uma deferência presunçosa, metida a esperta, ao pensamento lógico. Este é o mar! “O mar verde-dragão, luminoso, escuro, assombrado por serpentes.” “O mar encolhedor de escrotos”, como chamou Joyce, por motivos diferentes. Com seu tridente, Netuno podia invocar tempestades, despedaçar rochas, abalar os litorais. Segundo o *Ocean Almanac*: “Ele vivia num palácio dourado sob o mar. Seus cavalos-marinheiros tinham cascos de latão e crinas douradas, e quando puxavam suas carruagens por sobre o mar, as águas ficavam tão lisas quanto um espelho diante dele, todos os monstros marinhos permaneciam domados em seu caminho.”

Os marinheiros da Vendée Globe tocaram de diferentes modos a linha de observação (e diversão) irracional, mas em cada um dos casos, exatamente como esperaríamos que fizessem. Parlier, o atleta ascético, compartilhou um biscoito doce com Netuno. A cosmopolita Autissier ofereceu ao deus um buquê de flores e um pouco de champanha. Auguin, com boas provisões, com tudo preparado, agora acomodado em seu ritmo de corrida firme, quase sereno, teve uma esplêndida refeição gálica — *foie gras*, um *cassoulet*, um *grana cru* — e assistiu a um vídeo.

Parlier ficaria feliz se tivesse um pouco de água doce para dividir com o deus do mar. Ele vinha contando com as tempestades das *doldrums* para coletar um pouco de água da chuva. Mas o vento incomumente bom o levara rapidamente através daquela zona, e praticamente não houve chuva. Ele reduziu sua ração para um litro e tentava não comer comida que exigisse muito líquido para digerir. Se é que ainda não estava desidratado, sem dúvida sentia sede, e ficaria em situação difícil se os ventos de oeste do Hemisfério Sul não trouxessem logo um pouco de chuva. Ironicamente, enquanto seguia seu caminho mais lento através das *doldrums* no tempo mais característico que surgiu após a passagem dos três primeiros barcos, Roufs passou horas debaixo de um aguaceiro, “o bastante para irrigar o Saara”, segundo disse.

O médico oficial da regata, Jean-Yves Chauve, estimou que os marinheiros necessitavam entre três e quatro litros de água por dia, uma quantidade maior nos trópicos. Isso se baseava na fórmula de um mililitro de água para cada caloria consumida e na suposição de que os marinheiros, moderadamente ativos em seus espaços restritos, consumiriam entre três

mil e quatro mil calorias por dia. A regra básica do marinheiro de cruzeiro (nos dias antes dos dessalinizadores mais em conta, quando os barcos tinham de carregar toda a água de que precisavam em tanques ou galões) era meio galão imperial por pessoa, por dia, para todos os usos: beber, cozinhar, escovar os dentes e assim por diante. Presumia-se que a tripulação usaria água salgada para tomar banho e, sempre que possível, para outros objetivos. Mas esta ração também presumia que a tripulação beberia refrigerantes, sucos, cervejas e outras bebidas em lata ou em caixa para suplementar o consumo de água. Mas os marinheiros da Vendée Globe tinham de contar quase que totalmente com água. Se estavam cortando escovas de dentes ao meio para economizar peso, eles certamente não iriam carregar caixas de Coca-cola ou cerveja no bojo da embarcação. Um pouco de vinho, talvez — aqueles eram principalmente barcos franceses, afinal de contas — mas não muita coisa além.

“Água, água em toda a parte — e nenhuma gota para beber”, era o lamento famoso do marinheiro antigo. Era o dilema mais irônico para os navegadores: eles podiam morrer de sede no meio dos setenta por cento de água que cobriam o planeta. E algumas vezes morriam — se a água que transportavam precariamente em barris de carvalho ficasse ruim (e isso costumava acontecer) ° se não recebessem chuva a tempo. Depois do escorbuto e do naufrágio, a falta de água potável era o pior medo do marinheiro nos navios de vela redonda.

As latitudes *horse* receberam esse nome porque os navios apanhados em suas calmarias, ao ficar com pouca água, jogavam suas cargas de cavalos ao mar, par_a se afogarem. Eram eles ou a tripulação.

No calor tropical sem vento, os marinheiros queimados pelo sol tinham insolação, ou calentura (do latim *caleo*, estar quente), uma febre tropical sob cuja influência eles tinham o impulso súbito de pular no mar. No delírio inexplicável, eles imaginavam que o oceano era um campo úmido, consoladoramente verde. O sal do mar tornava sua água tão impossível de ser bebida quanto a areia. Saint-Exupéry descreve como, no deserto, o avião perdido bebia primeiro a própria urina, talvez um pouco de sangue, depois gasolina ou óleo diesel e, finalmente, ácido de bateria. Qualquer líquido para impedir o ressecamento do corpo. Para o marinheiro, no ar

úmido, com possibilidade de chuva, o perigo da morte era comparativamente remoto. Mas o princípio era o mesmo: ao atravessar o oceano ou o deserto, os seres humanos precisavam carregar o que precisariam, ou então encontrar no caminho — na chuva imprevisível ou em oásis espalhados e obscuros. Nos dois lugares a natureza possuía o que Yeats falou a respeito do mar: uma “inocência assassina”.

O problema de Parlier era um anacronismo, causado pela má sorte e por uma ênfase feroz em economizar peso. Com tanques de água feitos de aço e dessalinizadores, os veleiros modernos podem proporcionar toda a água necessária para se beber — e até mesmo para os mais esbanjadores prazeres vitais, o banho cotidiano em água doce. A imprensa francesa ficou frenética com a situação de Parlier. Sua mulher era incomodada por pessoas que telefonavam, inclusive alguns médicos, dizendo-lhe que ela deveria persuadir o marido a abandonar a prova. Mas Parlier não estava particularmente preocupado. Sentia sede porque consumia um quarto do líquido que seu corpo necessitava a cada dia, mas afora isso estava bem. Um dia acabaria chovendo, e ele estava preparado para esperar.

Mas em 20 de novembro aconteceu uma coisa muito mais séria. Um pino de aço que segurava parte de seu equipamento para enrolar e desenrolar a genoa se partiu. Era um instrumento que lhe permitia abrir ou enrolar a enorme bujarrona a partir da segurança da cabine, simplesmente movendo o cabo enquanto afrouxava o pano. Sem ele Parlier teria de se arriscar no convés e assumir o trabalho exaustivo de mudar para velas de proas menores, em vez de simplesmente enrolar sua vela, sempre que precisava reduzir a área vélica.

Nada havia de misterioso no rompimento do pino. Era mais um resultado do tempo de preparação insuficiente. Enquanto girava reagindo à direção do vento, o novo mastro rotativo do barco de Parlier criou tensão e eventualmente partiu o pino, que além disso era menor do que deveria. Se ele e sua equipe tivessem tido mais tempo para testar o barco antes da regata, certamente teriam visto a falta de adequação. Teria sido óbvio — foram necessários apenas dezessete dias de tensões moderadas para causar o dano.

Quando o pino se partiu às dez da noite, a genoa de Parlier caiu no mar. Ele lutou durante várias horas para trazer a bordo o pano enorme e encharcado. Teve de entrar na água três vezes, numa escuridão de breu,

mergulhando para liberar os emaranhados em volta da vela e da quilha do barco.

— A regata está perdida — disse ele.

Mais tarde, depois de dormir um pouco e em seguida reforçar o mastro com um estai adicional, ele ficou menos pessimista. Estava conseguindo velejar a onze nós com a vela grande.

— O mastro ainda está de pé. A regata continua. Eu tenho menos certeza de vencer do que tinha ontem; mas nunca se sabe o que acontecerá.

Dentro de um dia o equilíbrio na regata havia mudado. Autissier assumiu a liderança; Auguin passou para segundo lugar, quinze milhas atrás. Parlier, recuperando o equilíbrio, conseguiu levantar uma bujarrona, além da vela grande, e continuar com velocidade suficiente para se manter em terceiro. Roufs, encontrando ventos mais fortes do que os outros barcos do segundo grupo, e com a velocidade maior de seu barco novo começando a aparecer, agora estava a apenas duzentos e cinquenta milhas atrás de Autissier. Os outros membros do grupo — Laurent, de Broc, Thiercelin e Dumont, estavam entre trezentas e quatrocentas milhas atrás do líder. Bem atrás deles, finalmente livres das *doldrums*, Dinelli, de Radiguès, Goss e Chabaud se encontravam cerca de setecentas milhas atrás. Os três últimos, contra todas as previsões, mantendo-se à vista um do outro.

Dubois e Bullimore, tendo recomeçado a disputa, velejavam rápido, mas muito atrás. A flotilha de catorze barcos estendia-se numa linha de 1750 milhas de comprimento, atravessando o Atlântico Norte e o Sul. Duas semanas e meia depois da largada, a regata já havia assumido o padrão que iria caracterizá-la até o final: uma linha de barcos muito espalhados e em vários agrupamentos; os que eram favoritos antes da regata estavam na frente (a não ser pelo desafortunado Fa); a maior parte dos navegadores, com pouca chance aparente de compensar o terreno já perdido para os barcos líderes, prosseguindo obstinados. Em sua ordem aproximada, os veleiros tinham navegado num arco amplo, muito mais perto do litoral da América do Sul do que da África, ficando a oeste das zonas de alta pressão do Atlântico Sul, com suas calmarias e seus ventos fracos. Enquanto se aproximavam da latitude de trinta graus sul, começaram uma longa curva em direção a sudeste, abrindo caminho ao longo da borda sul da zona de alta, atravessando o Atlântico em direção ao Oceano Austral.

Autissier e Auguin, seguidos por Parlier, duelavam pela liderança correndo à frente de ventos de trinta nós gerados por uma depressão que lhes permitia encurtar um pouco a rota ao redor da zona de alta pressão. Roufs teve de ficar à capa por uma hora no *Groupe LG2* para pular na água e cortar uma rede de pesca que havia se enrolado nos lemes. Estava suficientemente perto dos líderes para receber parte do mesmo vento que ia levando-os rapidamente para o sudeste, mas não pôde evitar a perda de um pouco mais de terreno. Nas condições ideais, incomuns para este mar, Autissier e os que vinham logo atrás continuaram a aumentar a liderança com relação ao resto da flotilha enquanto a fila de barcos se esticava dia a dia.

Em 27 de novembro Auguin passou à frente de Autissier. Mas, como alertaram os patrocinadores de Autissier num comunicado, a mudança de posições não era muito significativa. Auguin tinha decidido ir mais para o leste, ao passo que Autissier, alcançada de novo pela frente diante da qual os três barcos líderes vinham correndo há dias, decidira ir mais ao sul em busca de mais vento ainda. Os dois barcos tinham se afastado dois graus de latitude — mais de cem milhas. Parlier também se dirigia ao sul. Ainda prejudicado pela falta do equipamento de enrolar e desenrolar, surpreendentemente conseguira ficar a menos de cinquenta milhas dos outros dois barcos. Mas estava gastando mais energia para se manter, rizando a vela grande com mais frequência, ficando molhado e frio no convés enquanto manuseava as velas de proa para cima e para baixo. Era no sul que estavam os ventos mais fortes e constantes. Ventos que tornariam as coisas mais fáceis para ele. Haveria menos mudanças de vela, ele não teria de se preocupar com sua genoa, tão difícil de manobrar sem o auxílio do enrolador — e poderia usar os traquetes menores quase que o tempo todo. Sob um céu frio e cinzento, e em ondas que cresciam e se estendiam no mar típico das altas latitudes, os três líderes começaram a ver os primeiros albatrozes. Em 29 de novembro Parlier atravessou quarenta graus de latitude sul, entrando nas *roaringforties*. Auguin e Autissier estavam logo à frente, um pouquinho ao norte. Os marinheiros se continham, fazendo verificações de último minuto nos barcos e no equipamento, preparando-se para o ataque — os três veleiros indo com todo o ímpeto para o oeste, à frente de ventos quase que de tempestade.

— Agora precisamos cuidar de nossos barcos, ter muito cuidado — disse o prudente Auguin. — O importante é chegar ao Cabo Horn em boas condições. As coisas só vão melhorar de novo depois disso.

Alguns dias depois, a trinta e sete graus sul, Roufs viu-se surfando sobre ondas compridas e altas, a quase vinte e cinco nós, com ventos constantes de mais de cinquenta e cinco nós: força 11 na escala Beaufort — uma tempestade violenta. Os competidores da Vendée Globe tinham começado sua longa jornada através do Oceano Austral.

6. A ALMA DE UMA NOVA MÁQUINA

*Aquele esplendor de belas proas que mesmo assim podiam suportar O
choque de ondas jamais vistas por terra*

— JOHN MASEFIELD

*... a máquina não isola o homem dos grandes problemas da natureza,
mas faz com que mergulhe mais profundamente neles.*

— ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY *Vento, areia e estrelas*

QUANDO vi PELA PRIMEIRA VEZ um dos barcos da Vendée Globe, tive três reações quase simultâneas. Primeiro pensei: esta é uma máquina belíssima. Com suas curvas fluidas, o perfil baixo e brilhante, o mastro delgado e de aparência quase delicada, o padrão hábil dos cabos fixos e móveis, o barco parecia mais um produto da evolução natural do que um artefato humano. Era como um animal que tivesse evoluído perfeitamente, adaptado para dominar um nicho ecológico estreito. Agachado como um guepardo esperando para correr.

Minha segunda impressão foi do potencial do barco para a velocidade, mas também de sua aparente fragilidade. São veleiros muito leves (lembre-se de que o nosso barco de cruzeiro, de trinta e seis pés, pesava de duas a quatro toneladas a mais do que aqueles de sessenta pés). Lembrei-me dos problemas estruturais que alguns barcos tinham sofrido em regatas anteriores, quando precisaram suportar uma quantidade relativamente moderada de choques com as ondas. Eu sabia que agora os barcos eram mais fortes, especialmente com os materiais de construção mais novos, com suas relações melhores entre força e potência. Mas o barco à minha frente parecia delicado demais. Era melhor que fosse rápido, pensei. Parecia que ele precisaria deslizar, se inclinar e se desviar abrindo caminho pelo mundo, e particularmente nos mares formidáveis do Oceano Austral.

Visto posteriormente, meu terceiro pensamento acabou sendo uma premonição mortalmente acurada do desastre. Acho que qualquer

marinheiro de barco pequeno como eu, que prefere as formas de casco mais tradicionais, teria a mesma reação. Quando olhei para a popa desse barco, com seu convés largo como uma pista de dança, o mastro alto que poderia estabelecer uma área vélica capaz de impulsionar um navio clíper e a quilha esguia com seu bulbo proporcionalmente minúsculo de lastro na ponta, pensei: mesmo sendo um monocasco, se esse barco virar, será que ele voltará a ficar de pé?

A grande vantagem dos monocascos sobre os multicascos sempre foi que os monocascos se levantam quando são tombados por uma onda. O peso da quilha age como um pêndulo e rapidamente levanta o barco de novo, mesmo que ele esteja completamente emborcado. Este tipo de queda, ou de emborcamento, acontece numa frequência surpreendente com os pequenos barcos em tempestades fortes. Geralmente eles sobrevivem, ainda que em seguida o sistema nervoso da tripulação jamais seja o mesmo. Nunca me aconteceu. Se acontecer, eu me aposentarei ao estilo do velho marinheiro: andando em terra e carregando um remo até que alguém pergunte: “O que é isso?”; comprar uma granja naquele lugar exato e nunca mais me mudar.

Os multicascos são mais rápidos porque reduzem alguns fatores que limitam a velocidade, com o atrito no casco e a onda de proa, que mantinham nosso pequeno barco de trinta e um pés a menos de seis nós. Eles podem fazer viagens rápidas e empolgantes. Uma vez participei como membro da equipe de um catamarã que foi do Lago Ontário até a Baía de Chesapeake. Navegar a quinze nós num mar liso perto da costa de New Jersey enquanto o catamarã vibrava e zumbia com o júbilo de uma máquina que funcionava perfeitamente foi um momento de pura alegria. Foi como dirigir uma motocicleta em alta velocidade, sem o perigo.

Mas os multicascos têm um problema significativo: são mais estáveis de cabeça para baixo. Eles têm muita estabilidade inicial — resistem a se inclinar mas não têm estabilidade final. Uma vez que se viram, ficam emborcados.

Os marinheiros nos multicascos costumam botar escotilhas de escape no fundo dos cascos, de modo que possam sair do barco virado, para o resgate. A máquina de corrida da Vendée Globe que eu estava admirando parecia capaz de se comportar mais como um multicasco do que como um monocasco, quando encontrasse a onda certa e emborcasse.

Mais tarde eu li a visão corroboradora e alarmante a respeito desses barcos, dada pelo arquiteto naval americano Bruce Kirby: “Ainda que os barcos mais novos da Vendée sejam muito estáveis em ângulos baixos de cascos”, escreveu ele, “um barco que tem muita estabilidade inicial pode carecer tristemente de estabilidade final. A estabilidade final é a capacidade de um barco voltar a ficar de pé depois de uma queda catastrófica, ou da inversão provocada por uma onda gigantesca. Alguns dos barcos da Vendée eram perigosamente fracos nessa área.”

Quando olhei pela primeira vez para os barcos da Vendée Globe, tive de admitir que eram elegantes — mas como máquinas, como alguns carros, aviões ou armas. Achei que eram barcos feios. (Eu gostava de saliências, linhas puras, das curvaturas para dentro na parte superior do barco, um pouco de arqueamento no convés, e uma curva doce até o fundo chato — todas as outras técnicas de projeto que tornavam um veleiro tradicional lindo, e bom para o mar.) Mas isso havia mudado. Talvez fosse apenas uma questão de se acostumar com as idéias e os critérios que os projetistas tinham usado. Eu tinha de me acostumar à aparência daqueles projetos radicais, tão diferentes do barco ortodoxo, antes de poder apreciar sua beleza peculiar. Era um pouco como enxergar o apelo estético do cubismo se você fosse adepto do realismo. Para mim, parte do apelo cumulativo desses barcos era sem dúvida a idéia de poder velejar tão rápido. Eu passara a sentir um pouco de fome das sensações de velejar a vinte e cinco nós, tendo o apetite aguçado por algumas experiências em multicascos. Ainda mais atraente para um marinheiro cauteloso como eu, era a ligação clara entre velocidade e segurança. Quanto menos tempo você estiver lá fora, menos tempo terá para ser derrubado, mais chance de poder se desviar do mau tempo. No mar a segurança é sua própria estética. Quaisquer que fossem os motivos, eu passei a gostar daquelas máquinas de corrida como barcos. Gostava da depressão delicada, como de uma gaivota, que eles faziam na superfície do mar com sua parte mínima submersa, tão diferente da penetração tradicional e pesada de um barco *dentro* da água. Gostava das curvas mais contidas e sutis — jamais é possível se afastar das curvas no casco de um barco — ao redor das bordas da proa vertical, e gostava do espelho de popa cortado. Gostava especialmente do modo como eles pareciam permitir-se ficar temporariamente, e contra a vontade, seguros pelos cabos de amarração e na proximidade dos quebra-mares do porto,

antes de partirem num vôo exuberante e veloz.

Alguns barcos desta Vendée Globe eram novos em folha, projetados e construídos para esta regata. A maioria era de veteranos de uma ou mais regatas de longa distância, remodelados. Quase todos pareciam grandes monotipos de corrida com quilhas fundas e estreitas. Em cinco dos barcos as quilhas eram projetadas para se inclinarem — balançarem de um lado para o outro até trinta e cinco graus, para dar mais equilíbrio. (Isso fazia parte dos novos barcos projetados para Autissier, Fa e Goss, e foi anexado ao de de Radiguès e Auguin. Em busca da simplicidade, o *Groupe LG2* de Roufs tinha uma quilha fixa.) Os cascos desenhados mais recentemente, que refletiam as últimas idéias sobre como construir veleiros rápidos de sessenta pés, tinham fundos chatos, rasos, para o mínimo de atrito no casco. Sua largura maior tornava-os inicialmente rígidos, ou resistentes a adernar — nenhum veleiro navega bem apoiado num dos lados. Como o bulbo de lastro no fundo de cada quilha não bastava para equilibrar completamente o peso do barco — e particularmente dos altos mastros e do estaiamento — contra a força total de ventos e ondas fortes, ele era suplementado, na maioria dos barcos, com tanques internos de água, servindo de lastro. Os marinheiros poderiam bombear várias toneladas de água de um lado do barco para o outro, para ajudar a mantê-lo de pé. Os detalhes de construção de casco e convés eram complexos e misteriosos — camadas de materiais exóticos, artificiais como amálgamas de fibra de carbono imensamente fortes kevlar, ou a tecnologia mais antiga da fibra de vidro, ou, ocasionalmente, alumínio, ou madeira saturada de epóxi. Eram como pranchas de surfe oceânicas, destinadas para o máximo de velocidade gerada pelo vento — os veleiros de corrida mais puros de seu tamanho jamais construídos.

Ao mesmo tempo, e como um elemento necessário dessa pureza, o arranjo e a equipagem dos barcos era surpreendentemente simples. Na maioria deles a cabine não ocupava mais do que dez a quinze pés do tamanho total. Algumas vezes não havia sequer altura suficiente para uma pessoa de um metro e oitenta. E eram espartanas: beliches simples de cada lado encostados no casco — cubículos estreitos, de modo que os marinheiros pudessem firmar o corpo contra o movimento; um fogão de propano com uma única boca; um pequeno espaço de depósito para roupas secas e uma escova de dentes cortada ao meio. Em muitos barcos a

superfície interior era inacabada, com cabeças de parafusos aparecendo e fios presos com grampos. A fibra de carbono ou de vidro fazia com que as cabines parecessem feias e primitivas. O primado da regata, e o imperativo de chegar a algum lugar, refletia-se nas grandes mesas de navegação. Elas dominavam as cabines. Acima delas os equipamentos eletrônicos ficavam aparafusados. Na verdade o arranjo era um sofisticado console de navegação rodeado pelas laterais da cabine e um teto que, de má vontade, incluía algumas amenidades rudimentares para os marinheiros obstinados. Geralmente o vaso sanitário e a pia eram baldes, que, em último caso, o marinheiro também podia usar para tirar água do barco.

O tema da simplicidade era levado adiante, ainda que com muito mais elegância, no cordame. Os barcos precisavam de estais do traquete feitos de aço — geralmente hastes de aço inoxidável sólidas, mas algumas vezes cabos de aço indo da proa até o topo do mastro — para acomodar o equipamento de enrolar e desenrolar a vela de proa ou as anilhas de traquete. Por outro lado, os cabos fixos que suportavam o mastro, freqüentemente hastes ou cabos de aço também, eram algumas vezes feitos de corda de kevlar, muitas vezes mais forte do que o aço, mas muito mais leves. Onde o peso podia ser reduzido, era — este era o motivo para baldes em vez de belos e confortáveis toaletes marítimos com assentos delineados. O esquema de cabos fixos era relativamente simples para barcos desse tamanho. A complexidade era inimiga do marinheiro solitário: mais coisas para dar erradas; mais coisas a fazer ao manobrar o barco; mais peso; mais com o que se preocupar.

Quando o construtor de barcos Vernon Langille, da Nova Escócia, decidiu construir uma escuna mais rápida, uma versão reduzida dos pesqueiros de Lunenburg, que pudesse passar pelos Grandes Bancos além de velejar por prazer, ele esculpiu num pedaço de madeira um modelo do que tinha em mente. As proporções do modelo foram ampliadas para uma versão em tamanho real, que assumiu forma no estaleiro do construtor sem que se usasse sequer um desenho. As estruturas foram montadas e colocadas a olho no lugar — alguns centímetros aqui, um corte maior ali — até que, quando você recuava e olhava para todo o esqueleto, e imaginava as pranchas do casco no lugar, tudo parecia certo. Era uma forma de aparência doce que, todo mundo concordava com Langille, deveria enfrentar bem o mar, e velejar rápido. O barco foi chamado de *White 'Un*,

por seu construtor, e *Cimba*, por Richard Maury, que velejou com ele do Canadá ao Pacífico Sul. Ele escreveu um diário literário clássico sobre a viagem, *The Saga of Cimba*.

A pequena escuna rápida e boa de vela foi construída ao modo tradicional dos veleiros da costa leste. A lendária escuna de corridas *Bluenose* foi construída segundo planos meticulosamente desenhados por seu arquiteto, W. J. Roue. Mas o estaleiro que construiu o barco não gostou. Eles tinham construído cento e vinte embarcações antes do *Bluenose*, sem usar qualquer planta — como Langille construiu o *Cimba*. Eles não viam por que tinham de lidar com toda aquela papelada para construir o centésimo vigésimo primeiro. O novo barco funcionou bem, claro. Trabalhava nos Grandes Bancos pegando bacalhau durante metade do ano e na outra metade era lavado para participar de regatas com escunas cheias de metais brilhantes e envernizadas, de homens ricos. Tornou-se um ícone canadense. E, igualmente ao *Cimba*, velejava como um sonho.

Hoje em dia complexos programas de computador avaliam tensões estruturais, giram objetos tridimensionais na tela, analisam o desempenho teórico de um projeto em várias condições de vento e de mar com diferentes formas e configurações de casco, quilha, lastro e cordames. Sem sequer uma lasca de madeira à vista. Nem mesmo qualquer dos modelos belamente construídos em escala antes na era dos computadores, e que eram usados até recentemente em testes de tanques de água ou de túneis de vento — para juntar informações sobre as características aero e hidrodinâmicas das várias visões laboriosamente Resenhadas a mão para as linhas do casco e os planos de velas. Não há dúvida de que hoje em dia o processo de desenho é muito mais informado tecnicamente. E menos um caso de acertos e erros. E, de modo mais perceptivo, os projetistas de iates, como todos os usuários de computadores, podem experimentar idéias, voltar atrás, alterar uma variável aqui e ali, fazer pequenas mudanças facilmente, e as grandes também. Há uma flexibilidade em toda a rotina que permite informações instantâneas para as consequências de qualquer alteração em qualquer parte da estrutura complexa do barco em termos das consequências de velocidade, estabilidade ou aparência. Em outras palavras, há uma quantidade enorme de *dados*. O resultado? Um barco — digamos que um foguete Vendée Globe — como produto de um método essencialmente científico, uma construção cartesiana através do chip microprocessador.

Bom, nem tanto. A máquina ainda tem uma alma. Por vários motivos, a técnica de projetar um veleiro continua sendo incerta e indeterminada. Algumas vezes isso acontece porque um barco pode precisar ser várias coisas contraditórias ao mesmo tempo: dormitório para dez pessoas, mas suficientemente pequeno para ser barato para construir e comprar; velejador rápido, mas com velas que uma tripulação pequena e desajeitada possa manobrar; de perfil baixo e bonito, mas com espaço para que um jogador de basquete fique de pé. O projetista de iates de passeio deve tentar encontrar soluções para os clamores conflitantes do mercado como Salomão fazendo justiça.

O objetivo dos projetos para a Vendée Globe ou a BOC, claro, é comparativamente limpo e descomplicado. O arquiteto só precisa juntar uma coisa que leve uma pessoa o mais rápido possível, incólume, através do Oceano Austral. Mas até mesmo este é um processo equívoco. Primeiro, o barco é uma máquina que precisa operar dentro de um sistema dinâmico de infinita variabilidade definido pelo mar aberto. O barco balançará sobre ondas cuja forma, duração e frequência mudam constantemente. Não há como prever exatamente as tensões que as ondas que se alteram de modo interminável, e algumas vezes caótico infligirão no casco e na tripulação. A energia da água é multiforme. Ninguém sabe que combinação de forças golpeará, torcerá ou deformará qualquer parte específica do barco num dado momento, produzindo cargas mensuráveis em sua estrutura.

Segundo, o serviço do arquiteto naval é difícil porque até mesmo os barcos da Vendée Globe, que têm um objetivo só, devem conseguir soluções conciliatórias. Eles precisam ir o mais rápido possível em diferentes pontos de vela — contravento, vento em popa e os ângulos intermediários — que pedem diferentes características de casco. Uma forma de casco que, em termos relativos, seja segura e estável surfando ondas monstruosas a vinte e cinco nós numa tempestade do Oceano Austral será desconfortável e ineficiente indo contra o vento nas ondas mais curtas e mais íngremes do Atlântico Norte. Com sua boca larga e um perfil chato e raso, o barco tenderá a bater desajeitadamente no espaço que separa as duas cristas das ondas. Não poderá romper as ondas com tanta eficácia quanto um barco mais estreito e mais profundo. Philippe Ouhlen, o amigo de Roufs, disse que velejar em ondas muito próximas uma das outras num

barco de sessenta pés da Vendée Globe é como dirigir uma caminhonete com rodas quadradas.

— É realmente, realmente horrível.

E impossível de se dormir dentro. A cada vez que o barco bate numa onda, o marinheiro é lançado trinta centímetros no ar. Como a forma de casco que navega melhor no contravento não ajudará o navegador a dormir bem num Oceano Austral agitado, o projetista deve fazer escolhas, e criar a forma de casco e a configuração de mastros e cordames que se aproxime da melhor estimativa com relação às condições que o barco terá probabilidade de enfrentar durante vários períodos de tempo. Para tudo isso, o projetista conta não somente como que o computador diz que funcionará desta vez, mas também com a experiência, com o que funcionou bem no passado.

Todos os barcos da Vendée Globe percorrerão a mesma rota em direção ao mesmo objetivo. Havia um conjunto de exigências básicas que cada projeto tinha de atender. O barco precisava ser bom no mar e suficientemente forte para suportar a força das ondas destrutivas e desintegradoras que encontraria durante a regata, especialmente no Oceano Austral. Tinha de velejar num curso reto sob direcionamento automático; raramente o barco teria um ser humano ao leme. Precisava ser rígido — isto é, com muita estabilidade inicial, para que desse suportar as forças de adernamento impostas pela área vélica proporcionalmente gigantesca. Também precisaria ter boa estabilidade final — a capacidade de voltar a ficar de pé depois de tombar, ou, mais catastroficamente, depois de emborcar completamente (as regras da regata tinham algo a dizer sobre os dois tipos de estabilidade). E deveria ser fácil de manobrar, porque tudo a bordo seria feito por um ser humano exausto durante meses seguidos.

Esta última consideração era fundamental: os barcos seriam conduzidos por um único tripulante. Isso significa que lhes aconteceriam coisas que jamais ocorreriam, por exemplo, num barco de regata Whitbread totalmente tripulado, com turnos de timoneiros descansados e fortes. Como freqüentemente não estavam sendo manobrados, e como os pilotos automáticos não eram inteligentes, algumas vezes os barcos da Globe perdiam o rumo — expondo o costado para uma onda inesperada cujo impacto somente um ser humano alerta poderia ter previsto. A sequência provável era o veleiro ser tombado ou, pior, emborcado, ambas as situações produzindo tensões súbitas e imensas no casco, no mastro e no cordame. Os

barcos podiam ir para trás se o marinheiro errasse um movimento de bordejo, causando gigantescas tensões nos lemes quando todo o peso do veleiro forçava-os contra a resistência da água na popa. Bordejar significava uma quantidade de trabalhos simultâneos — ajustar os brandais, as velas, bombear água de lastro de um lado do barco para o outro — de modo que não era surpreendente ocorrerem problemas algumas vezes. Mas, mais importante, o barco teria de enfrentar grandes ondas sem ninguém no comando. Surfaria em ondas com o perigo de afundar a proa. Cairia nos espaços entre as ondas, como se despencasse de uma altura de três metros sobre um piso de concreto. Frequentemente todas essas tensões ocorreriam — isso, pelo menos, era uma certeza — enquanto o navegador estava embaixo dormindo, comendo, contemplando novas carnificinas no fax da previsão de tempo, conversando com a família ou com a equipe de apoio através de telefone via satélite.

Tendo esses critérios em mente, há muito espaço para variações a partir dos temas. Projetistas diferentes fazem escolhas diferentes com relação a que pode o desempenho de vela deve ser enfatizado, quando reduzir as tolerâncias numa área para aumentar velocidade, ou aumentar uma característica de projeto em outra parte. Dentre os barcos desta regata, por exemplo, ao desenhar o *Aqua Quorum*, de Goss, o arquiteto naval inglês Adrian Thompson fez escolhas muito diferentes das de Jean-Marie Finot e Pascal Gonc, cujos vários projetos dominaram a regata.

A diferença mais óbvia foi que Thompson precisou tentar montar um barco de cinquenta pés (tudo que o dinheiro de Goss permitia) que pudesse competir com barcos vinte por cento mais longos na linha-d'água — de novo o fator de velocidade do casco. Todas as coisas sendo iguais, os barcos maiores irão mais rápido simplesmente por serem mais compridos. E também porque a carga de equipamento e provisões que os barcos de sessenta pés carregavam significava uma percentagem menor do deslocamento geral do que a carga necessariamente semelhante transportada pelo barco de Goss. Mas o comprimento geral era apenas questão de escala. Se tivesse usado o mesmo projeto e o critério de desempenho da equipe Finot, Thompson poderia terminar com uma versão menor dos barcos franceses. Mas não fez isso, e o *Aqua Quorum* era um animal diferente do PRB de Autissier, do *Aquitaine Innovations* de Parlier ou do *Groupe LG2* de Roufs, todos produções recentes do Groupe Finot.

Dentre os cerca de doze barcos da Vendée Globe em que estive a bordo ou que olhei de um cais, o *Aqua Quorum*, aninhado num pontão numa marina comum em Southampton, foi o de que mais gostei. Parte desse afeto derramava do próprio Goss — o herói modesto, bem-humorado, de coração aberto. Mas acima de tudo seu barco me atraía porque não era um projeto radical. Era um barco que eu reconhecia: suas proporções, suas curvas e as linhas estavam suficientemente próximas do conceito mais antigo e agradável de como deveria ser um veleiro, a ponto de eu não precisar me esforçar muito para captar o desenho. Eu ainda estava no processo de ajustar minha idéia com relação à beleza de um barco; não era nenhuma conversão súbita, do tipo Estrada de Damasco, era uma questão da absorção lenta de uma estética diferente. O *Aqua Quorum* era uma espécie de objeto transicional, em algum ponto entre as idéias tradicionais e os desenvolvimentos de projeto extremo refletidos nos barcos do Groupe Finot.

A característica mais óbvia e espantosa dos projetos franceses era a boca extrema muito larga, colocada quase que na popa — um jeito de “porta-aviões”.

Elas chegam a medir dezenove pés, muito mais do que num barco moderno convencional de sessenta pés, que, em si, são muito mais largos do que os barcos das gerações anteriores. A impressão de largura é reforçada pelo bordo livre baixo (a altura das laterais do casco entre o convés e a linha-d’água), e pelo perfil chapado do barco, como um prato, em sua seção média. Thompson havia evitado essas características extremas, e deu ao *Aqua Quorum* uma aparência relativamente conservadora. Se a simetria é agradável ao olho humano, o projeto de Thompson satisfazia sem esforços essa preferência inata. Os barcos do Finot, radicalmente assimétricos, pelo menos acima da linha-d’água, exigiam um esforço maior de apreciação. Você precisava superar a primeira impressão de desproporção desajeitada, e lutar tentando chegar a alguma outra essência. Era um trabalho muito mais difícil ver a beleza utilitária do PRB ou do *Aquitaine Innovations*.

Thompson não fez suas escolhas de projeto em nome da beleza, apesar de ele também gostar das linhas do *Aqua Quorum*. Era uma questão de segurança. De novo ele pensou no que acontece com os barcos de tripulante único no Oceano Austral. Eles adernam, e isso geralmente resulta num tombamento; os mastros batem na água; algumas vezes eles emborcam. E

tudo isso pode acontecer quando o barco está com bastante vela. O veleiro precisa de uma boa chance de ficar de pé de novo sob essas condições. Quanto mais estreita a boca extrema, maior chance de o barco se recuperar de ângulos de quilha extremos e levantar-se de novo. Quanto mais larga a boca extrema, mais probabilidade o barco tem de um tombamento sério e de permanecer estável de cabeça para baixo. As características de casco que criam muita estabilidade inicial ou rigidez — especialmente a boca extrema larga — também tendem a manter o barco teimosamente invertido depois de emborcado. A capacidade de voltar a ficar de pé é limitada. “Eu não podia me resignar a ser tão extremo para o Oceano Austral”, disse Thompson.

Há duas considerações que levam os arquitetos da Vendée Globe a fazer os barcos largos e assim criar muita estabilidade inicial. Um dos modos de Pensar na estabilidade inicial é dizer que ela é a capacidade de um barco voltar a uma posição estável — em outras palavras, voltar a ficar de pé — a partir de ângulos de quilha maiores do que quarenta graus, o que é normal na navegação a vela. A pressão do vento nas velas tende a empurrar o barco para o lado, ao mesmo tempo que o impulsiona para a frente. Esse adernamento significa energia perdida para o movimento do barco para a frente. Assim, a rigidez proporcionada por uma boca extrema larga manda mais energia para o movimento à frente, de modo que o barco aderna menos e avança com mais eficiência.

As regras do Open 60, que governam o projeto desses barcos, também encorajam a largura na medida da boca desses barcos. A chamada regra dos dez graus exige que quando todo o lastro de água movimentável é bombeado para os tanques de um dos lados e a quilha inclinável — se ela existe — é totalmente desviada para o mesmo lado, o barco não deve adernar mais do que dez graus naquela direção. Quanto maior a boca e maior a estabilidade inicial, mais fácil é o barco passar pelo teste dos dez graus.

Ao mesmo tempo a regra estabelece um padrão para a capacidade de o barco voltar a ficar de pé. Esta é a estabilidade final: com que facilidade e a partir de que ângulo de quilha, ele voltará a ficar de pé. A fórmula do regulamento funciona até aproximadamente cento e dez graus. Isto é, um barco da Vendée Globe tombado por uma onda até cento e dez graus, ou vinte graus abaixo da horizontal, ainda voltará a ficar de pé. Abaixo desse

ângulo de quilha ele continuará descendo, e o piso do navegador se transforma no seu teto. Este pode parecer um ângulo razoavelmente seguro. Mas os projetos mais antigos dos barcos de cruzeiro costumam ter ângulos de auto-ajuste que chegam a cento e quarenta graus ou mais. Até mesmo os barcos de regata Whitbread, projetados para fazer a mesma coisa que os da Vendée Globe, precisam ter um ângulo de reajuste de cento e vinte e cinco graus, segundo as regras. A maior parte deles excede em boa margem essa exigência.

De certa forma, observou Thompson, a coisa toda era invertida. Se as várias regras fossem lógicas, os tripulantes solitários navegariam com os barcos relativamente conservadores do tipo Whitbread. Eles ainda são barcos rápidos e empolgantes, e se recuperam muito melhor de um tombamento do que os Open 60. Os barcos inerentemente instáveis da Vendée Globe ficariam muito melhores com tripulações completas, sempre sob o controle de um bom timoneiro – segundo o arquiteto naval Bruce Kirby, “o maior mistério hidrodinâmico desta Vendée Globe foi a recusa teimosa do *PourAmnesty International* de Dubois em se levantar de novo depois de ter sido tombado durante a forte ‘bomba’ de baixa pressão que emborcou também o veleiro de Bullimore, que estava próximo”. Qualquer uma das grandes ondas teria lançado uma embarcação de desenho tradicional de pé de novo, em questão de segundos, no máximo em um ou dois minutos. O que foi ainda mais surpreendente é que o barco de Dubois estava com a quilha intacta e sem mastro. Com a força do bulbo de lastro na ponta da quilha e sem os tremendos efeitos estabilizadores do mastro de oitenta pés e do cordame mergulhando no mar, o ângulo de reajuste do *PourAmnesty* emborcado deveria ter aumentado do padrão relativamente escasso dos Open 60, de 110 graus, para 140 graus, número muito mais saudável. (Fazia sentido o barco de Bullimore não ter voltado a ficar de pé — ele perdera totalmente a quilha, e seu mastro e o cordame ainda estavam mais ou menos presos ao barco.) Mas aparentemente isso não fez diferença. Assim que ficou emborcado, aquele só era um monocasco no nome. Suas características de estabilidade invertida eram mais as de um multicasco.

O barco de Dubois era semelhante aos projetos Finot (se bem que, com setenta pés, sua boca extrema era dois pés mais estreita), mas ele fora desenhado pela equipe francesa de Joubert e Nivel. Bernard Nivel ficou

tão surpreso quanto todo mundo quando o *Pour Amnesty International*, emborcado, continuou cavalgando as ondas de quinze metros do Oceano Austral como um pato, enquanto seu navegador agarrava-se precariamente a um leme, com a morte à espreita. Nivelt só podia dizer que a boca extrema do barco e seu convés chato (os conveses nesses projetos não têm arqueamento, ou curva horizontal) deviam ser a explicação para o comportamento inesperado.

Thompson concordava. Ele e sua equipe também haviam ficado perplexos ao ver as fotografias do barco de Dubois. Eles tinham uma boa idéia das linhas da embarcação e fizeram uma análise por computador do que estava acontecendo com o *Pour Amnesty*. O modelo de computador confirmou que o barco emborcado tinha uma área de estabilidade de pelo menos noventa graus, não muito distante da estabilidade quando de pé. “De modo que o veleiro estava bem satisfeito ali.”

Para Thompson, o emborcamento despreocupado do barco de Dubois mostrava seu ponto de vista com relação aos perigos do extremismo no projeto. Compreensivelmente, Jean-Marie Finot estava mais otimista. Ele sabia tão bem quanto Thompson, ou quanto qualquer outra pessoa, que tipo de condições os concorrentes teriam de enfrentar no Grande Sul. A segurança do navegador também era sua primeira prioridade. Mas sua solução para os perigos do Oceano Austral era diferente: velocidade, e muita. Os barcos de boca mais larga eram mais rápidos, especialmente a favor do vento onde, de qualquer modo, eram mais estáveis do que os barcos mais estreitos. A aparência assimétrica dos projetos de Finot acima da linha-d’água desmentia seu comportamento dinâmico satisfatório abaixo da linha-d’água quando estavam em movimento. De modo que, pensava ele, esses barcos eram as máquinas mais eficientes que existiam, enfrentando do modo mais elegante possível os problemas de atrito do casco com a água, resistência da onda de proa, distúrbio da onda lateral — todos os fatores da forma do casco que limitavam a velocidade que um barco podia desenvolver — e a facilidade relativa com que ele podia se movimentar acima e através da água. Teoricamente, segundo Finot, um barco mais rápido podia ajustar sua velocidade para ficar entre as ondas durante longos períodos de tempo. Desse modo teria de enfrentar um número muito menor delas. “Este é o objetivo. Com esses barcos, você domina o mar, e tenta dominá-lo pelo maior tempo possível. Este é o princípio.”

A idéia de que no mau tempo um barco rápido é mais seguro não é amplamente aceita. Segundo Thompson, todo mundo concorda que os barcos são mais vulneráveis a emborcar quando estão navegando lentamente. Quanto mais rápido o barco, mais chance ele tem de se afastar de tempestades ameaçadoras e menor impacto as ondas de cem toneladas terão ao acertar o barco. Goss estava fazendo a coisa certa quando surfava nas ondas a trinta nós. Viajando rápido, o barco era dinâmico. Quanto mais água fluía pelo leme, e quanto mais rápido ela fluísse, mais poderoso o leme se tornava. O barco era guiado com mais facilidade, suas reações eram mais rápidas e mais seguras, mesmo sob o comando do piloto automático, puramente reativo. Thompson especulou que emborcamento de Bullimore aconteceu porque ele não ia suficientemente rápido – Ele havia retirado toda a vela e estava navegando em árvore seca. Ainda que os dois mastros de Bullimore, com suas seções largas e os cabos fixos, proporcionassem bastante resistência ao vento, sua velocidade era relativamente pequena. Ele não tinha confiança bastante na capacidade do piloto automático para enfrentar as forças enormes que atuariam no leme se o barco andasse mais rápido. O resultado foi a dificuldade de manter o barco perpendicular às ondas, cada uma delas sujeitando a quilha do *Exide Challenger* a tensões imensas. Até que foi demais. A quilha se partiu e a vida de Bullimore ficou pendurada por aquele fio comprido e frágil do Oceano Austral.

Velocidade não é apenas uma função da forma do casco, mas também do peso. Nesta Vendée Globe já havia uma ampla diferença de deslocamento entre os barcos mais antigos e os mais novos. O *Aquitaine Innovations*, de Parlier, o barco mais leve da regata (a não ser pelo de Goss, de seis toneladas e cinquenta pés) com pouco mais de sete toneladas, pesava cinquenta e oito por cento dos antigos barcos de Laurent ou de de Broc. Finot achava que a leveza inovadora do barco de Parlier era só o começo. Variedades mais novas e mais leves (e ainda mais fortes) de fibra de carbono, novos métodos de construção envolvendo cascos mais finos e materiais de estruturas mais fortes, e mastros de carbono mais leves resultariam num barco ainda mais leve. Isso exigiria menos lastro, que por sua vez faria economizar ainda mais peso. Ele previa barcos que poderiam desenvolver trinta por cento a mais de velocidade do que os barcos mais rápidos desta regata.

A visão de Finot dos futuros veleiros de sessenta pés disparando pelo

Oceano Austral a trinta e cinco nós, ajustando continuamente a posição com relação aos sistemas climáticos, mantendo-se entre ondas da altura de seis andares durante minutos a cada vez, é realmente o final de uma mudança revolucionária na teoria de como os pequenos barcos devem ser manobrados em condições de sobrevivência. De modo bastante apropriado, a revolução começou com Moitessier.

Além de ser um intérprete poético do mundo natural, Moitessier também precisou levar o *Joshua* pelas regiões mais perigosas do mar, e era um técnico empedernido da navegação a vela em tempo ruim. Em 1965, durante a primeira de suas grandes passagens pelo Oceano Austral, ele foi pioneiro num novo método de enfrentar tempestades de sobrevivência. Até a inovação de Moitessier, a técnica aceita era virar em ângulo reto diante das ondas rebocando cabos de diâmetro largo chamados de espia, cujo atrito com a água se destinava a reduzir a velocidade do barco. O raciocínio era que as ondas levantassem e depois passassem sob o barco, mais ou menos. Manter a popa em ângulo reto, com uma condução cuidadosa, impediria uma virada em roda e uma probabilidade de emborcamento. Manter uma velocidade constante de quatro a seis nós permitiria o controle do leme mas impediria que o barco surfasse loucamente e a possibilidade de uma capotagem, um destino que geralmente era ainda mais destrutivo do que emborcar lateralmente, se o barco descesse pela onda e tropeçasse na proa ao mergulhar nas costas da onda seguinte.

Em sua viagem partindo do Taiti, rodeando o Cabo Horn até Alicante, na Espanha, Moitessier, desta vez navegando com a mulher, Françoise, foi alcançado por uma tempestade monstruosa. Ele descreveu o comprimento das ondas como sendo entre cento e cinquenta e cento e setenta metros, quebrando sem interrupção em intervalos de duzentos a trezentos metros. Elas eram “absolutamente inacreditáveis”, com massas de água branca por trás de cada crista que se partia. Ondas assim deveriam estar viajando em direção ao barco a uma velocidade de trinta a trinta e cinco nós.

A princípio, Moitessier usou a abordagem aceita e navegou para o leste rebocando espias. Mas o *Joshua* cambaleava enquanto as ondas varriam o convés. O barco quase deu uma cambalhota de frente numa onda. Moitessier achou que ele não suportaria as ondas maduras da tempestade, quando elas se desenvolvessem. Então, por acaso, o *Joshua* pegou a onda seguinte num ângulo e pareceu enfrentá-la muito melhor. Isso atçou a

memória de Moitessier; ele se lembrou de ter lido uma breve descrição de Vito Dumas, o argentino que passou pelo Cabo Horn, sobre como tinha sobrevivido a uma grande tempestade fazendo seu pesado *ketch* de madeira correr na frente das ondas a toda velocidade, sem espias, e enfrentando as ondas num leve ângulo com relação à popa.

Moitessier achou que não tinha o que perder. Cortou as espias *dojoshuã* e pegou as ondas entre quinze e vinte graus na lateral, permitindo que o barco descesse numa velocidade moderada naquele ângulo pela face de cada onda.

Essa técnica pareceu impedir que o barco surfasse direto em frente (sua forma tradicional de casco, com quilha inteira, não era adequada para isso), ou de ser apanhado de lado e virar em roda. Durante seis dias e seis noites, sem folga, eles guiaram o barco à mão, através dos mares temíveis. Guiando de dentro da cabine (ficar longe do frio e da umidade era crucial, pensava Moitessier), virados para a popa, observando cada onda com concentração inabalável, Moitessier e Françoise saíram ilesos com seu barco.

Nas ondas longas e maduras do Oceano Austral, e especialmente quando se veleja com as pranchas de surfe da Vendée Globe, o método do qual Moitessier fora pioneiro é usado universalmente. Em parte, claro, os velejadores preferem-no porque ele os mantém indo rapidamente para onde querem ir. Surfar ondas a vinte e cinco nós é o que aquelas máquinas estavam projetadas para fazer — elas estavam em sua glória funcional. Mas esta parece ser também a prática mais segura para elas.

Enquanto ouvia as afirmações confiantes de Finot sobre a evolução tecnológica, eu ficava pensando sobre o fator humano naquilo tudo. Era verdade que navegar numa máquina de corrida da Vendée Globe a velocidades que significavam o equivalente marítimo das alcançadas por carros de Fórmula-1 numa reta era a essência de todo o empreendimento. Este era de fato o limite saturado de adrenalina que empolgava aquelas pessoas temperamentais a disputá-la, e que os atraía de volta repetidamente. Fazer isso na vastidão isolada do Oceano Austral não podia ser superado — o medo e a empolgação misturavam-se num grande jorro de energia.

Nos veleiros de pequeno porte, num determinado ponto em que o vento está na posição exata, a embarcação começa a planar. Isso significa que ela

subitamente salta sobre o topo de sua própria onda de proa e fica lá. A velocidade mais do que dobra em um ou dois segundos. Enquanto simultaneamente cria sua onda de proa e surfa sobre ela, ele parece ficar vivo. Tudo vibra e zumba, quase em êxtase — o cordame tenso e vibrando como cordas de guitarra, a bolina retrátil e o leme zumbindo alto em tons diferentes. É como se o barco estivesse para romper a barreira do som, tão urgente e vital é a tensão em todas as suas partes. Quando ouvi os marinheiros da Vendée Globe falarem sobre como era estar a vinte nós ou mais em seus barcos de sessenta pés, parecia como estar num barquinho planando, doido para decolar. Ninguém parecia incomodado com isso. (“E incrível”, disse Autissier.)

Toda a parte frontal do barco, quase até o mastro, fica fora da água, o resto do casco sobre o topo da onda, com água voando por toda a parte. E o barulho!

— Você não pode imaginar — disse ela. — Um rugido, um rrrrrrrrr — ela emitiu um r comprido e gutural, rindo ao mesmo tempo. — E realmente uma tremenda experiência!

— E uma maravilha — garantiu-me Goss. — A coisa mais empolgante — E nesses barcos, quando você coloca dez por cento de esforço a mais, não recebe apenas um ou dois nós a mais como acontece na maioria dos barcos. Você consegue mais seis ou sete nós, assim.

Até mesmo o frio e distanciado Laurent reconhecia que, se nada se partisse, era uma tremenda experiência. “A sensação é boa”, admitiu.

Mas junto com a empolgação vinha o medo. As emoções se transformam facilmente em arrepios — quando o barco ia rápido demais, por exemplo, e os pilotos automáticos perdiam o controle, ou quando uma daquelas ondas irresistivelmente destruidoras dominavam-no. Afinal de contas havia uma velocidade ótima para cada barco, dependendo do projeto e das condições que ele estivesse experimentando. Era possível ir rápido demais. Nesse caso a margem de erro diminuía de modo alarmante. O barco “forçava o invólucro”. Sendo uma expressão geralmente usada para descrever o desempenho de aviões ou espaçonaves, o “forçar o invólucro” aplica-se igualmente bem aos barcos. Ocorre num veleiro da Vendée Globe quando está numa situação em que, a qualquer momento, pode ser levado a exceder suas tolerâncias de projeto. O invólucro, criado pelo computador ou pela experiência própria do projetista, define as coisas que o barco pode

fazer com segurança. Fora do invólucro há a catástrofe. Numa tempestade do Oceano Austral, o invólucro se contrai e se comprime de modo que as áreas de perigo do lado de fora se aproximam muito mais. Não é preciso muito para o barco ser impulsionado em direção a elas, sendo levado ao turbilhão caótico de uma virada inesperada e a se deitar completamente ou sofrer uma capotagem.

O outro problema em velejar rápido é a fadiga. Tudo que acontece ao surfar grandes ondas a vinte e cinco nós causa tensão no sistema nervoso humano: o pavimento, o barulho muito alto. A fibra de carbono é um eficaz transmissor de ondas sonoras. Até mesmo a água que passa pelo casco é barulhenta. O som das ondas batendo no barco, ou quebrando sobre ele, é momentaneamente ensurdecador. E há também o vento. Apesar de nos melhores tempos ele gritar, há um guincho verdadeiramente intimidante quando ele passa em volta do mastro e do cordame. Tudo isso prossegue em tom agudo durante dias seguidos. Mesmo quando o tempo não está muito ruim pelos padrões do Oceano Austral, o ruído tumultuoso continua.

Parlier, um marinheiro tão durão quanto os melhores, costumava usar capacete e protetores de ouvido tentando bloquear a barulheira. Mas não conseguia se isolar do ruído por muito tempo. Era importante ouvir o que estava acontecendo — como o som do vento mudava ao soprar mais forte ou mais fraco, o rugido das ondas ameaçadoras vindo de trás, a miríade de sons de todas as partes do barco se retesando próximo dos limites. Sozinhos com seus barcos durante tanto tempo, os marinheiros contavam com o som das coisas para monitorar a saúde de toda aquela operação complexa.

— A cada vez que ouve um barulhinho no barco — disse Chabaud — você pergunta: “O que está acontecendo? Diga qual é o problema.” Você fala com o barco: com as velas, com o timão, com cada coisinha. E ele fala de volta, e você precisa ouvir.

Eventualmente os marinheiros solitários precisam bloquear o ruído para dormir um pouco. Isso parece realmente inconcebível. Você está fazendo a coisa certa: descendo ondas a vinte ou vinte e cinco nós; enfiando a proa na onda adiante; correndo com a baixa pressão que está criando as ondas altas; mantendo a velocidade próxima à delas. Está escuro, sem lua na cobertura usual de nuvens baixas, apenas o movimento fosforescente das ondas que se quebram, talvez chuva ou neve, talvez alguns *icebergs* por perto, borrifos de água indo até além da popa, água sólida varrendo

regularmente o convés, o barco descendo num ângulo de quarenta e cinco graus em algumas das ondas grandes, de cinco ou seis andares de altura, o barulho de muitos decibéis. E no meio de tudo isso o marinheiro se arrasta para um dos beliches, enfia-se por trás de um suporte de lona para evitar ser lançado pela cabine e vai dormir.

Nesse momento o navegador solitário abriu mão do controle do barco, que agora está por conta do piloto automático e sujeito à sorte e ao caos inevitável. Este é o momento sobre o qual Thompson e Finot pensavam freqüentemente enquanto trabalhavam na idéia de uma máquina nova. Todas as análises de computador e o giro das formas tridimensionais, a experiência do que funcionou ou não funcionou no passado, até mesmo a idéia subjacente do que o barco deveria fazer quando estivesse em perigo — o objeto de todos os compromissos necessários do projeto — levaram a esse momento da profunda confiança do navegador solitário e da fé na máquina e em seu criador.

7. ESCURO DO MAR, GRITOS DO CÉU

*A regata oceânica se compõe de muitas tardes ruins, manhãs
medonhas e noites difíceis.*

— WILLIAM SNAITH, *On the Wind's Way*

A arte do marinheiro é não deixar nada ao acaso.

— ANNIE VAN DE WIELE

DURANTE A PRIMEIRA SEMANA de dezembro de 1996, na iminência dos barcos da Vendée Globe entrarem no Oceano Austral, as coisas mudaram dramaticamente para os líderes da regata. No início da semana ainda havia uma disputa apertada entre os primeiros quatro barcos. Auguin aumentou gradualmente sua vantagem sobre Autissier, que estava a quase cem milhas atrás dele, e sobre Parlier, cento e noventa milhas atrás — não eram distâncias significativas agora que os três barcos podiam contar com vento mais do que suficiente nas próximas seis semanas. Até mesmo Roufs, velejando em sua bolha solitária quinhentos e quarenta milhas atrás do *Géodis*, estava na disputa. O segundo grupo — Laurent, Thiercelin, Dumont e de Broc — ainda estava a norte dos trinta e cinco graus de latitude, e navegando com ventos frustrantemente fracos entre novecentos e cinquenta e mil e duzentos e cinquenta milhas atrás de

Auguin, esforçando-se para alcançar o vento constante mais ao sul. Pareciam estar fora da disputa por um lugar no pódio da Vendée Globe. E mesmo tendo velejado seus barcos mais antigos e mais pesados com tremenda habilidade, eram os navegadores que tinham barcos mais novos e radicais que estavam na frente e aparentemente vencendo a regata. O terceiro grupo — de Radiguès, Goss Chabaud e o pirata Dinelli — contra todas as probabilidades ainda estava muito próximo, os três primeiros separados por quarenta milhas uns dos outros, e seguiam o líder com uma diferença de quase mil e setecentas milhas.

Mas no mar a única surpresa para o marinheiro é não ter surpresas.

Numa irônica curva que se parece com a de Möbius, esse princípio de incerteza se transforma numa certeza no Oceano Austral. Ali não é um lugar para pessoas que não possam aceitar a mudança súbita e catastrófica.

— Quando você navega sozinho — observou Autissier —, a cada minuto qualquer coisa pode acontecer. Você precisa se lembrar disso o tempo todo, até o fim, até as últimas milhas. E no Oceano Austral, quem sabe o que você verá?

No final daquela primeira semana de dezembro a verdade axiomática da observação de Autissier fora demonstrada. Ela própria teve de voltar à Cidade do Cabo para fazer reparos, desclassificando-se, depois de um de seus lemes ter se partido à direita do casco. Dubois, duas mil e quinhentas milhas atrás depois de ter lagado de novo uma semana após o resto do grupo, novamente tinha batido contra destroços e danificado um leme. Finalmente desencorajado, estava falando em fazer todo o caminho de volta até Les Sables-d'Olonne, mesmo estando a menos de mil e trezentas milhas da Cidade do Cabo. No final da semana um dos lemes de Parlier se partiu quando — já prejudicado pela escassez de água, pela falha no equipamento de desenrolar a vela, e, alguns dias antes, por danos na vela principal — chocou-se contra um *iceberg*.

Essa quantidade de incidentes refletia a localização vulnerável dos lemes duplos nos barcos da Vendée Globe — um de cada lado da popa. Eles eram muito mais eficientes do que um leme simples convencional localizado na linha central do barco, porque ficavam profundamente imersos quando o barco adernava e mantinham sua capacidade de manobra. Mas na borda do casco eles eram presa de qualquer objeto flutuante, ao passo que um leme simples era protegido contra destroços pela quilha à frente.

Parlier decidiu continuar para o leste, mas em direção a Fremantle, na Austrália. Ele não podia se arriscar à longa travessia em direção ao Horn sem antes fazer reparos. Quando chegasse à terra, duas semanas depois, ele também seria desclassificado.

A 7 de dezembro, Auguin, livre de problemas, estava ainda mais garantido na liderança. Roufs havia passado para segundo. E os quatro marinheiros do segundo grupo tinham subitamente uma chance de colocação. Dos dezesseis que haviam largado, dez ainda estavam oficialmente na regata.

Autissier vinha antecipando com apreensão essa semana de dezembro. Para ela era uma data de lembranças amargas. Ainda que uma pessoa racional não acredite em pé-frio, nenhum marinheiro, habituado às casualidades incontroláveis do mar, podia sentir-se confortável ignorando essa possibilidade. Seu leme quebrou-se no primeiro dia de dezembro. Um dia depois desta data, dois anos antes, 2 de dezembro de 1994, enquanto liderava a regata BOC com uma margem virtualmente insuperável — se nada desse errado — ela perdera o mastro. Apesar de a ajuda que recebeu em seguida não a ter desclassificado segundo as regras menos draconianas da BOC, suas chances de vencer a regata desapareceram no momento em que o mastro caiu. E isso levou a uma cadeia de circunstâncias que a fez abandonar a regata.

Se um emborcamento ou uma queda no mar são os acontecimentos mais brutais que o marinheiro deve enfrentar, a perda do mastro, ainda que raramente seja fatal, sem dúvida é mais comum. Ela dispara um curso de ação exaustivo: agir rapidamente para impedir outros danos, montar um substituto precário, levar o barco cautelosamente até o destino. A perda do mastro pode ocorrer a qualquer momento. Os estais e os ovéns (os cabos fixos e seus acessórios — os vários espigões, cavilhas, tensores e *fuzis*) invisivelmente sofrem fadiga sob a tensão constante do movimento do mastro. A enorme força dos sofisticados mastros de fibra de carbono ou de alumínio e os cabos que o sustentam, nem sempre bastam para suportar as forças extremamente destrutivas causadas por um adernamento total ou uma capotagem. Quando o mastreamento se vai, a Preocupação imediata do marinheiro é que o mastro partido e a retranca, ainda presos ao barco pelos cabos fixos, não sejam levados pela ação das ondas a abrir buracos no casco ou no convés — exatamente o que aconteceu com Dinelli e Bullimore depois que seus barcos viraram.

O marinheiro precisa ter um poderoso equipamento manual ou até mesmo hidráulico para cortar os cabos, de modo que o material perigoso possa ser solto no mar. (Ainda que esse equipamento não teria ajudado Dinelli e Bullimore; os barcos deles foram danificados rapidamente, e de qualquer modo nada pode ser feito a partir de um barco emborcado.) Então, presumindo que o barco continue inteiro, o navegador precisa montar pelo menos uma vela de fortuna e continuar em movimento na direção de um porto ou refúgio. Para o navegador solitário isso exige uma tenacidade e um

esforço extraordinários, além de nervos fortes. O barco, sem o efeito estabilizador do mastro e do cordame, que aumentam a resistência aos balanços, tem muito mais probabilidade de rolar de novo. E um barco sem mastro sacode violentamente — um movimento muito rápido e selvagem. Com a velocidade muito reduzida de uma vela substituta, com área muito menor, o porto seguro torna-se ainda mais distante.

Houve quatro perdas de mastros na BOC de 1994-95, mas a de Autissier foi a mais perigosa. E a mais dolorosa, porque ela estava com grande vantagem em primeiro lugar, cinco dias à frente do barco seguinte, em resultado de suas táticas virtuosísticas de roteamento durante a primeira perna. A perda de mastro ocorreu quando ela estava mil e duzentas milhas a sudeste da Cidade do Cabo, navegando a treze nós num vento relativamente moderado de vinte e cinco a trinta nós. Sem aviso, um tensionador (um grande parafuso de extremidade dupla que conecta o cordame ao casco e o tensiona) cedeu, provavelmente por causa de algum defeito inerente no material — nada deveria se partir em condições daquelas.

Durante uma hora e meia de desespero, Autissier cortou e serrou o cordame recalitrante usando um alicate, uma faca e uma serra. O barco balançava violentamente na água a três graus de temperatura. Ela tentou salvar sua retranca, que serviria como um mastro substituto tolerável, mas esta também se partiu, com o peso da água na vela grande.

“Trinta nós de vento, escuro do mar, gritos do céu”, disse ela numa mensagem para sua base na França. “Estou trabalhando para liberar o convés e ver o que posso fazer. Não resta quase nada no convés. Não resta quase nada no meu sonho. Mas não vou pensar nisso agora. Estou em segurança ...”

Naquela noite David Adams, um amigo de Autissier que estivera velejando por perto, deu a volta para oferecer apoio moral. Adams fora um dos tripulantes de Autissier no ETC2 durante sua primeira tentativa sem sucesso, no inverno anterior, de quebrar o recorde de velocidade velejando de Nova York, rodeando o Horn para chegar a São Francisco. Mas não havia muito o que Adams pudesse fazer. Eles ficaram gritando um para o outro durante um tempo. Depois, enquanto a noite caía, sob insistência de Autissier, Adams foi em frente, deixando-a para cuidar de si própria.

Demorou vinte e quatro horas para montar um mastro precário usando uma das hastes da vela balão (um “pau de *spinnaker*”). Ela se dirigiu às

Ilhas Kerguelen, de domínio francês (duas mil e quinhentas milhas a sudoeste do Cabo da Boa Esperança), que ficavam mil e duzentas milhas a oeste. Usando uma pequena bujarrona de tempestade como vela principal, e outra bujarrona de cabeça para baixo como traquete, ela conseguiu levar seu barco a fazer de cem a cento e sessenta milhas por dia, e chegou duas semanas depois às Kerguelen, em meio a uma nevasca. Sua equipe de terra havia localizado um mastro substituto e o mandou para lá num navio de guerra francês. Mas era quase quatorze metros menor do que o original, e restringiria tremendamente sua velocidade durante o resto da perna até Sydney.

Em três dias Autissier montou seu novo mastro e, para garantir, usou a haste da vela balão como um mastro de mezena, de modo que pudesse ter um pouco mais de vela. Quando voltou ao mar de novo, sua solução não se mostrou ruim. Num dia ela conseguiu fazer quase duzentas e trinta milhas durante vinte e quatro horas.

Mas dois dias depois ela descobriu que o Oceano Austral apenas lhe dera um adiamento da pena. Uma tempestade com ventos de sessenta a setenta nós alcançou-a. Enquanto a frente chegava à sua posição, a mudança na direção do vento criou um perigoso mar cruzado. Tornou-se cada vez mais difícil posicionar o barco para pegar as ondas de popa. E pouco depois, enquanto navegava em árvore seca no vento ligeiramente moderado, a onda que tinha seu nome encontrou-a.

— Eu pude ouvir o gemido enorme de uma onda grande, e pensei: esta onda é perigosa. Mas, claro, eu não podia fazer nada.

O barco deu uma cambalhota e ao mesmo tempo girou trezentos e sessenta graus. Autissier estivera pensando em subir ao convés para montar uma bujarrona de tempestade, mas demorou um tempo. Isso salvou sua vida. Se ela estivesse no convés quando a onda bateu, teria morrido — iria se afogar imediatamente, depois de ser varrida do convés para o mar agitado, talvez esmagada contra o mastro ou o cordame pela força de centenas de toneladas de água. (Como alertara Finot, talvez ela estivesse indo devagar demais para as condições das ondas enquanto o vento diminuía, e foi então que ocorreu o dano. Entretanto, se estivesse no convés naquele momento ...) Por acaso ela estava num pequeno corredor de passagem que ligava a cabine principal ao compartimento de popa quando o

barco virou, e pôde rolar junto com ele sem se ferir.

— Eu senti que o barco estava tombando na água. Então senti a quilha do barco virando. Fui jogada para o teto, e um monte de água fria entrou.

Quando conseguiu sair do corredor, ela viu que os dois mastros de substituição tinham desaparecido e, para seu horror, que o topo da cabine fora arrancado. A construção imensamente forte de fibra de carbono composta, moldada como parte integral do convés, havia se arrebetado sob o assalto terrível da onda. Onde o topo da cabine estivera ela via apenas o céu cinzento e baixo. Autissier percebeu que mesmo que estivesse na cabine principal, na mesa de mapas ou em seu beliche, provavelmente não teria sobrevivido. Praticamente tudo que não estava aparafusado fora sugado pelo buraco de mais de quatro metros quadrados aberto no convés pela força da onda.

— Eu tive sorte — disse mais tarde, numa declaração impressionantemente abrandada.

Nada bombeia a água mais rápido para fora de um barco do que um marinheiro apavorado com um balde, pelo menos é o que diz o velho ditado. O barco de Autissier estava completamente aberto às ondas que continuavam a rolar por cima dele, e o EPC2 já estava perigosamente cheio d'água. Ela montou uma lona sobre o buraco e jogou água com o balde durante duas horas. Então, lamentando, Autissier ativou seus transmissores de rádio de emergência, a primeira vez em que fazia isso. Buscou refúgio no compartimento estanque da proa e começou a esperar.

Dessa vez não havia outro competidor por perto e em condições de ajudar. Felizmente, para Autissier, ela não estava completamente fora da área de navegação — pelo menos segundo os padrões do Oceano Austral — a menos de mil milhas a sudeste de Adelaide. A Força Aérea australiana foi presenteada com mais uma das oportunidades aparentemente anuais de realizar uma operação de resgate área remota. Despachou um Hércules C130 às primeiras luzes da manhã seguinte ao emborcamento de Autissier. Algumas horas depois a fragata *Darwin* partiu de Fremantle, na costa oeste da Austrália. Ela demoraria mais de dois dias e meio para chegar ao veleiro despedaçado.

Depois de ter chegado à área de busca definida pelo transmissor de emergência de Autissier, o Hércules ainda demorou quase três horas para encontrar o barco, de tão difícil que era identificar o convés branco em

meio à confusão visual das ondas que se quebravam.

Na noite de Ano-novo de 1994 um helicóptero do *Darwin* tirou Autissier do convés de seu barco. Novos EPIRB foram largados no EPC2 com a esperança de que ele pudesse ser resgatado, mas mesmo com as posições relativamente precisas dadas pelos transmissores, o barco de resgate não pôde ver o veleiro de Autissier em meio às ondas do Oceano Austral. Seu veleiro de um milhão de dólares desapareceu para sempre.

Três vezes em três. Duas perdas de mastro (ela também perdeu o cordame na BOC de 1990-91) e agora um leme quebrado. A sorte de Autissier, sempre má, se mantivera também nesta Vendée Globe. Em Les Sables-d'Olonne, antes da largada, ela tinha descrito seu barco como um dos mais bem preparados. Sua equipe tivera tempo para afinar os pequenos detalhes a bordo do *PRB*. Mas essa preparação não se estendeu à possibilidade de substituir lemes no mar. O barco precisava ser levantado para o serviço. Pelo menos ela teve sorte com o tempo depois que o leme se quebrou. Autissier navegou em dois dias as 460 milhas até a Cidade do Cabo. Enquanto se aproximava da Península do Cabo com velas plenas num vento fraco, pôde se maravilhar mais uma vez com a beleza do cenário. Mas pensava principalmente em como era difícil perder quando era tão grande o que se perdia. Os marinheiros do serviço de resgate da Marinha da África do Sul, que a rebocaram nas últimas milhas até o porto, entregaram um buquê de rosas à esgotada Autissier. Ela pendurou as flores da popa do *PRB*.

— E um desapontamento pavoroso, brutal, mas não adianta chorar — disse rapidamente. Iria voltar à regata assim que seu barco fosse consertado. — Não para ganhar, mas como um modo de ser fiel aos meus compromissos. A Vendée Globe é uma regata difícil. Ninguém pode dizer que tem certeza de que vai terminar. Mas para mim, na minha mente, a regata continuará até que eu volte a Les Sables-d'Olonne.

Em maio de 1932 Amélia Earhart fez um vôo solitário sobre o Oceano Atlântico, a primeira pessoa a fazer isso desde Charles Lindbergh cinco anos antes e, não preciso dizer, foi a primeira mulher a fazer esse vôo sozinha. (Ela fora passageira num avião que fez a travessia em 1928.) Partiu de Harbour Grace, Newfoundland, em seu monomotor vermelho Lockheed Vega, e quase imediatamente pegou tempo ruim. Durante a maior parte do vôo de quatorze horas esteve envolvida pelo temporal, voando às cegas.

Poucas horas depois da decolagem seu altímetro falhou. Quando começou a se acumular gelo nas asas, e ela teve de descer para tentar livrar-se dele, não tinha idéia da proximidade das ondas. Um cano de descarga do motor vibrava ensurdecidamente durante todo o vôo. Num momento ele pegou fogo. Ela estava tentando chegar a Paris, como Lindbergh, mas todos esses problemas forçaram-na a descer no norte da Irlanda. Pouco depois voou para Londres, tendo uma recepção de heroína.

Earhart fez o vôo pelo mesmo motivo que a levou a se tornar aviadora: era o desejo de seu coração. Ser mulher era irrelevante. Para ela era axiomático que “as mulheres podem fazer a maior parte das coisas que os homens podem”. Numa entrevista, disse: “Não vejo motivo para que uma mulher, bem qualificada, não voe por sobre o oceano tão bem quanto um homem, desde que tenha um avião adequado e condições de tempo favoráveis.”

A história da incursão decidida de Earhart no mundo masculino dos aviões — uma pequena irmandade de aventureiros e temerários — ressoava no pano de fundo da entrada de Isabelle Autissier na elite dos participantes de regatas oceânicas para navegadores solitários. Não deveria. Sessenta anos depois, seria razoável esperar que ninguém pensasse duas vezes na entrada de uma mulher numa BOC Challenge ou numa Vendée Globe. Mas Autissier fora sujeita a muito interesse do público e da mídia desde que pela primeira vez participou das regatas solitárias MiniTransat e Figaro. A atenção tornou-se mais intensa quando ela entrou na BOC de 1990-91. Até certo ponto o interesse da mídia pela carreira de velejadora de Autissier é resultado da necessidade de material, de uma abordagem diferente aos eventos. Mas ela, como Earhart duas gerações antes, não pôde evitar tornar-se um símbolo genuíno da expansão da mulher para todas as categorias de experiência, inclusive os últimos bolsões masculinos de perigo, como essas disputas extremas.

Como a pioneira da aviação, Autissier, a navegadora pioneira, estava apenas vivendo sua vida como achava necessário. Ao chegar a Newport, na costa leste dos Estados Unidos, para o início da BOC de 1990-91, sua primeira regata de circunavegação, ela ficou surpresa com as perguntas constantes da mídia. Como enfrentaria as exigências físicas da regata? Ela era capaz de manobrar o equipamento? Levantar e baixar as velas gigantescas? Como era ser a única mulher participante? Autissier ficou

surpresa com as perguntas porque, para ela, tudo aquilo nada significava.

— Eu só fiz isso porque queria fazer, só. Claro que eu sabia que era a única mulher, mas não me importei. Todas as outras pessoas se preocuparam muito mais do que eu.

Ao mesmo tempo ela reconhecia haver “um pouquinho de resistência” à sua presença por parte da fraternidade dos navegadores do sexo masculino. Mas isso não durou muito. Na maioria dos casos, não mais do que a primeira perna até a Cidade do Cabo. Certamente, no final da regata, ela já estava dentro. Em poucos anos marinheiros experientes como o australiano David Adams ou Gerry Roufs consideravam-se privilegiados em velejar como membros da tripulação de Autissier em sua tentativa de obter o recorde de velocidade em volta do Horn, ou na Tour de l’Europe.

Mas era impossível escapar das percepções e das políticas complicadas das categorias sexuais. Tanto Autissier como seus colegas do sexo masculino são Prisioneiros delas.

— Em primeiro lugar, você não é levada a sério porque é mulher. As pessoas pensam: “Ela é mulher. Não é tão boa quanto os homens, por isso vai ficar no final da fila.” Mas quando você prova que é capaz, que pode ganhar, acontece o oposto, você é colocada num lugar mais alto do que os homens. Para cima do velho pedestal. Uma forma diferente de condescendência.

— Eu não gosto disso. A regata é difícil para todo mundo, para mim e para eles. Nós precisamos enfrentar as mesmas dificuldades.

Autissier reconhecia que talvez não fosse capaz de trocar ou abrir uma vela tão rápido quanto um homem, por causa das diferenças de força na parte superior do corpo. Mas numa BOC ou numa Vendée Globe não importava se uma coisa assim demorasse quinze minutos, ou mesmo uma hora a mais. Essas regatas são vencidas pela tabela de tempo, analisando o clima e os padrões de vento ou a força e o caminho das zonas de baixa pressão passando pelo Oceano Austral. O navegador que encontrasse a melhor trilha (e que tivesse sorte) vencia. Autissier provara isso conclusivamente com sua vitória por grande margem na primeira perna da BOC de 1994-95. De qualquer modo, eu não tinha certeza de que a diferença física fosse muito crítica. Pensava se o pequeno Roufs, de sessenta e um quilos, por mais forte que fosse, teria alguma vantagem sobre a alta e sólida Autissier. A força física dela era aparente.

De modo semelhante, Catherine Chabaud era alta e robusta, ainda que algumas vezes tenha dito que lamentava não ser mais forte. Para ela era difícil fazer algumas coisas em seu *Whirlpool Europe 2*.

— Eu pensava: bom, um cara teria feito isso muito mais rápido do que eu. Mas então percebia que acabava fazendo de qualquer modo. Encontrava uma solução. Como mulher, a gente precisa imaginar a solução de um modo diferente.

De qualquer modo, como Autissier, Chabaud enfatizava que a habilidade táctica vencida essas regatas. Ela própria não se via como uma mulher velejando, apenas como alguém — uma pessoa — que queria velejar, e que portanto velejava.

Descobri que Autissier e Chabaud eram honestas, diretas, bem-humoradas, modestas — como os homens. Mas, diferentemente deles, pareciam estar vivendo numa borda diferente daquela de onde eles flertavam com o Oceano Austral. Autissier e Chabaud habitam a área de fronteira entre o que os homens são convencionalmente capazes e têm permissão de fazer, e o território correspondente das mulheres. Elas fazem isso sem pretensão ou constrangimento. Parecem pertencer àquele lugar. E se elas pertencem, que mulher não pertence?

Enquanto Autissier estava chegando à Cidade do Cabo, o Oceano Austral rosnava para todos os outros marinheiros da Vendée Globe. Até mesmo o aparentemente invencível *Géodis*, de Auguin, mostrava a possibilidade de falhar. Deslizando em ventos de cinquenta nós, que aumentavam brevemente para quase força de furacão nas tempestades frequentes, em mares cruzados onde era cada vez mais difícil manobrar, o barco de Auguin, pego por uma onda, adernou até encostar o mastro na água. Com grande ansiedade ele viu o barco voltar a ficar de pé — muito devagar e com relutância. Dirigiu-se mais para o norte, tentando se afastar do pior da depressão. Thiercelin informou praticamente as mesmas condições num sistema diferente, mil milhas atrás. Seu barco também adernou violentamente, o mastro quase bateu na água, danificando a vela grande. Parecia não haver fim na procissão de sistemas de baixa pressão. Um vinha atrás do outro com diferença de apenas horas, ou um dia, de intervalo. No mesmo dia em que o leme de Autissier quebrou, Parlier cambou involuntariamente (deixou que o vento pegasse a retranca do lado errado e a lançasse quase instantaneamente para o lado oposto) em ventos

de cinquenta nós na mesma depressão da qual Auguin fugia em direção ao norte. Ele teve sorte porque o choque da retranca e da vela batendo contra os cabos fixos não os danificaram, ou ao mastro. O que aconteceu foi que ele quebrou cinco talas da vela principal (as finas tabuazinhas que entram em fendas ao longo da borda externa da vela; elas são necessárias para manter sua forma e impedir que a borda fique chicoteando ao vento). Ele teve de velejar apenas com a bujarrona até ter a chance de substituí-las.

Dos três navegadores na liderança, Roufs parecia enfrentar melhor a tempestade. Passou mais de dois dias cavalgando o vento. Soprando constantemente entre cinquenta e cinco e sessenta nós (força onze na escala Beaufort uma tempestade violenta), o vendaval levou-o a velocidades que chegavam a vinte e seis nós enquanto ele surfava as longas ondas do Oceano Austral.

Em 6 de dezembro, quando Parlier colidiu com gelo, Roufs, aproximando-se dele dia a dia, diminuía a distância para menos de cem milhas.

É preciso grande habilidade para cavalgar essas depressões. Não é apenas uma questão de os barcos se alinharem e surfarem à frente do vento como carros idênticos e rápidos numa auto-estrada. Se fosse assim, os barcos simplesmente permaneceriam na ordem em que estavam ao entrar nas *roaringfourties*. Se alguém tivesse um acidente ou algo se partisse, seria difícil ganhar terreno com relação aos que estavam na frente. Mas na verdade os marinheiros podiam fazer muito para melhorar, ou prejudicar, suas posições.

As depressões sucessivas são complexos sistemas que compartilham uma estrutura comum e uma sequência de acontecimentos. Ao mesmo tempo, cada uma tem suas entranhas individuais, que os navegadores devem interpretar a partir dos dados climáticos, ou usando os métodos tradicionais do marinheiro, ao observar o vento e a direção e força das ondas, e algumas vezes as nuvens. Um observador hábil pode conseguir uma análise quase tão precisa da progressão e localização de um sistema de frente quanto um especialista em fax meteorológico. (No Oceano Austral, a análise do observador é provavelmente mais precisa. Lá as informações meteorológicas por fax costumam ser inexatas e precárias — não há muita demanda para previsões de tempo numa vastidão tão pouco viajada.) A

cada sistema de baixa, os ventos em espiral sopram de direções diferentes dependendo da reação deles ao centro do sistema. Ao mesmo tempo, todo o gigantesco redemoinho está se movendo para frente numa velocidade próxima de vinte a vinte e cinco nós, ocasionalmente muito mais rápido do que isso. Os marinheiros precisam tentar se posicionar de modo a evitar os ventos mais fortes do sistema, e também para aproveitar a direção do vento, dentro do sistema, que mais favoreça seu curso em direção ao leste. (E também precisam manter a orientação cautelosa do barco, minuto a minuto, através das ondas perigosas.)

Os sistemas de baixa pressão são os bandidos cotidianos do clima no mar. Nem de longe são tão poderosos e destruidores quanto as tempestades ciclônicas tropicais — furacões, tufões, ciclones e outras do tipo. Mas compensam isso aparecendo muito freqüentemente. Os ventos de um sistema de alta pressão podem ser perigosamente altos apenas na periferia, mas um marinheiro que esteja no caminho de uma baixa deve presumir que eles serão perigosos sobre toda a área do mar que ela cobre (inclusive o centro, onde ventos um pouco mais fracos permitem o desenvolvimento de condições caóticas e perigosas no mar).

Enquanto observava a baixa aproximar-se dele em 2 e 3 de dezembro, Roufs procurava a linha tênue entre manter seu curso para o leste e enfrentar as condições do mar criadas pelo sistema. A medida que a frente passava, os ventos de noroeste, soprando pela alheta de bombordo (o ângulo entre o bordo e a popa), mudavam rapidamente para o sudoeste e sopravam ainda mais forte do outro lado. O vento novo levantava ondas que corriam atravessando o padrão já existente e forte em direção a noroeste, aumentando a probabilidade de ondas quebrando-se perigosamente. (Era a crista de uma onda se quebrando, podendo ter três metros de altura ou mais, que podia virar um barco.) Ou mesmo uma onda desgarrada com altura incomum ou ondas enlouquecidas formando-se a partir de duas ou mais outras. Roufs teria de virar para o sul, de modo a pegar as perigosas ondas de noroeste mais diretamente na popa. Para reduzir o perigo das ondas conflitantes do sistema, ele teria de ir mais para o sul entrando no vento mais forte, e mais de sul, que estava tentando evitar. Era um caminho difícil a ser atravessado.

Catherine Chabaud descobriria como era difícil encontrar o caminho numa tempestade tão perigosa. Um pouco mais tarde, navegando no

Oceano Índico a sudoeste das Ilhas Kerguelen, ela foi alcançada por um intenso sistema de baixa pressão. Enquanto trabalhava na base do mastro, tentando prender sua vela principal, o *Whirpool Europe 2* foi derrubado. Ela se agarrou ao mastro e à retranca, e ficou olhando enquanto a parte superior do mastro, forçada abaixo da horizontal, desaparecia no mar. O barco ficou quase invisível durante vários segundos, sob a onda gigantesca que passava. Ela teve dois pensamentos. Primeiro, ficou maravilhada em ver como a água era linda — montanhas de espuma branca como a neve, mas também de um profundo azul-turquesa. Também Pensou: talvez este seja o fim.

— E ruim terminar a vida aos trinta e quatro anos. — Depois acrescentou: — Eu não estava com medo, você entende.

— Não, eu não entendo — respondi.

Mas quando o barco voltou a ficar de pé, ela se arrastou para a cabine.

— Foi assim: aaaaah! — Ela imitou um sobrevivente trêmulo e arrasado por uma quase catástrofe.

Disse que o adernamento completo tinha sido culpa sua. Ela não seguira o conselho de Moitessier. O relato dele, em *The Long Way*, sobre a tática ao lidar com as baixas do Oceano Austral, parece uma análise precisa, magistral, dos sistemas e de como os marinheiros devem reagir a eles. E como ler um manual técnico. E de certo modo nada podia ser mais enganoso, em parte porque o leitor é levado a esquecer das condições sob as quais todos os cálculos e as manobras de Moitessier (ou de Chabaud, ou de Roufs) tinham de ser feitas: vento guinchando, berrando; explosões das ondas sobre cascos que pareciam caixas de ressonância, capazes de estourar os ouvidos; balanços bruscos, que esgotavam os músculos; o tamanho intimidante das ondas. (Nos navios de vela redonda escudos de lona costumavam ser postos atrás dos timoneiros — eram necessários dois ou três homens para controlar o timão em tempo ruim — de modo que eles não pudessem olhar para trás e ver o tamanho das ondas que rugiam vindo em sua direção.)

Subjacente a todo esse pandemônio havia a lei paradoxal do mar: a única certeza é a incerteza. O marinheiro sabia que cada tempestade produzia ondas ou combinações de ondas que, encontrando um barco numa ou noutra configuração casual, poderiam destruí-lo. Era apenas questão de sorte se esse encontro iria acontecer ou não, o funcionamento obscuro das

leis do caos. Independentemente da forma com que fosse decidido, isso certamente estava fora das mãos do marinheiro. Nos barcos de projeto mais recente, construídos com os últimos materiais, equipados com o material de segurança e comunicações mais sofisticado, os marinheiros da Vendée Globe, como todos os marinheiros anteriores, ainda não podiam evitar o desastre caso acontecesse.

“Eu *ouvi o gemido de uma grande onda*”, dissera Autissier, “*mas claro, não podia fazer nada.*”

Moitessier teve o cuidado de incluir em seu conselho um alerta sobre como enfrentar as tempestades: quanto mais ele aprendia, menos sabia. Nada menos do que a percepção universal do ser humano sábio. O marinheiro jamais sabe o que acontecerá. Só é preciso uma pequena mudança no tamanho ou na forma de uma onda e tudo muda. Bastam ondas cruzadas no momento errado e o jogo é perdido. Como há um número infinito de acontecimentos possíveis numa tempestade, é impossível ter certeza sobre o melhor curso de ação, e os marinheiros só podem tentar adivinhar. É a teoria do caos atuando. Se uma única batida de asa de uma borboleta no México pode causar uma nevasca no Canadá, então qualquer pequeno tremor ou espasmo no desdobramento de uma tempestade do Oceano Austral certamente pode fazer o barco deitar noventa graus ou capotar — ou mesmo a morte de um marinheiro.

Moitessier escreveu, dogmaticamente mas com verdade: “Acima de tudo, há o grande e mais belo desconhecido, o próprio mar.”

Quase no fim da primeira semana de dezembro, enquanto Roufs se aproximava dele, os problemas de Parlier continuavam. Cavalgando os ventos da mesma tempestade de Auguin e do canadense, ele não tivera a chance de reparar as talas de sua vela principal. Estava navegando rapidamente apenas com a vela de traquete ou a parte dela que ele teria usado naqueles ventos de cinquenta nós. Para a maioria dos marinheiros parecia estranho um barco velejar numa tempestade de força nove ou dez (“ondas muito altas com cristas projetando-se”, alertou o almirante Beaufort. “O mar assume uma aparência branca enquanto a espuma é soprada em tiras muito densas”). Ninguém pensaria em levantar qualquer tipo de vela, quanto mais uma vela grande. Ou que um navegador considerasse desvantagem velejar apenas com o pequeno traquete de tempestade. No passado, um barco navegaria sem velas, em árvore seca, ou

no máximo com um fiapo de bujarrona de tempestade para dar um pouco de estabilidade direcional entre as ondas. O comandante tentaria diminuir a velocidade do barco, procurando não surfar descendo as ondas e enterrar a proa nas costas da onda à frente. Mas, como enfatizara Jean-Marie Finot, aqueles barcos da Vendée Globe e da BOC tinham mudado a idéia de todo mundo quanto ao melhor modo de enfrentar condições de tempestade extremas, pelo menos em embarcações com as características de projeto radical que elas possuíam. Velocidade significava tudo: máximo controle de leme, reação ao poder concussivo das ondas. Ir rápido com um vento de popa reduzia o vento aparente — você podia subtrair a velocidade do barco da velocidade do vento, e usar mais vela no vento mais fraco que na verdade soprava no convés do barco que se movia rapidamente. E, claro, havia a regata. A velocidade vencia. No Oceano Austral, a única estratégia era ir com tudo.

Subitamente as dificuldades de Parlier pioraram muito quando ele colidiu com o *iceberg* em 6 de dezembro. A menos de quarenta e três graus sul ele estava muito a norte da linha oficial de *icebergs*. Mas mesmo assim o inesperado estava ali. Pedacos menores de gelo, e algumas vezes até *icebergs* grandes, costumavam ir bem para o norte. O *iceberg* poderia ter aberto um buraco no *Aquitaine Innovations* e o afundado em alguns minutos. Ou poderia ter arrancado a quilha; sem ela, o barco emborcaria instantaneamente. Em vez disso o gelo bateu na parte de baixo do casco, causando um susto mas sem danificá-lo, e tirou boa parte de um dos lemes. A boa notícia é que era possível bater no gelo sem sofrer um dano definitivo. Era apenas questão de sorte.

Parlier pensou em seguir o exemplo de Autissier e voltar para a Cidade do Cabo. Mas, depois de conversar com sua equipe técnica, achou que poderia chegar a Fremantle, na costa oeste da Austrália. Era a direção em que ele estava indo, e perderia menos tempo. Também podia consertar o equipamento de desenrolar a bujarrona e pegar água potável (só lhe sobravam treze litros). A parte mais isolada do Oceano Austral, do sul da Nova Zelândia até o Cabo Horn, continuava à frente. Esse trecho incluía “O Buraco”. Por milhares de milhas os barcos estariam fora da área de resgate — até mesmo do tipo de ajuda tênue, de longa distância, que os australianos podiam proporcionar. Fremantle seria uma chance bem-vinda para Parlier recolocar o barco em forma.

— Mas para mim a Vendée Globe estava terminada quando bati no gelo — disse ele. Sob as regras da regata, seu *status* como um competidor oficial terminaria quando ele aceitasse ser rebocado para o porto de Fremantle ou, caso conseguisse chegar sozinho a uma doca, no momento em que seu pé te casse a terra.

Pouco mais de um mês depois do início da regata, já haviam acontecido cinco colisões com barcos ou destroços flutuantes — e agora, com gelo: Autissier; Dubois (duas vezes); Fa, o marinheiro húngaro, abalroado por um cargueiro no Golfo de Biscaia; e Parlier. Todos esses acontecimentos tinham levado a abandonos da regata ou desclassificações quando os barcos chegaram a portos para reparos.

Nas passagens pelos Atlânticos Norte e Sul, os competidores haviam atravessado dezenas de grandes rotas de navegação: entre a Europa e a costa leste dos Estados Unidos; entre a Europa e o Canal do Panamá; para os barcos que entravam e saíam do Mediterrâneo; as rotas que se originavam no Extremo Oriente ou no Oriente Médio, passando pelo Cabo da Boa Esperança até a Europa ou as Américas. Os navegadores tinham de observar o radar e o horizonte com cuidado especial, já que atravessavam cada uma dessas fronteiras nacionais no mar. Também tinham de se preocupar com os barcos de pesca de longa distância, ou com os cargueiros sem rota fixa (até chegarem ao Oceano Austral, claro, do qual uma das características definidoras é que lá não existe ninguém). Em tempo bom o radar dos navios podia detectar com razoável facilidade os barcos da Vendée Globe, com seus mastros e velas altos. Era mais difícil encontrá-los no mar agitado, em meio ao tumulto das ondas. Mas muitos navios não tinham radar consistente, ou vigia visual, e incrivelmente os aparelhos de radar de algumas embarcações costumam ser desligados.

Uma vez eu li sobre um cargueiro americano que chegou a Yokohama depois de atravessar o Pacífico Norte saindo de São Francisco. Quando chegou ao cais, a tripulação descobriu partes de um mastro e do cordame de um veleiro preso nas âncoras do navio, que estavam levantadas na proa. Ninguém havia percebido a colisão, mas em algum ponto do vasto oceano a sorte de alguém tinha acabado. Eu nunca descobri se algum veleiro fora perdido, ou se sobrevivera à perda de um mastro e conseguira chegar a um porto com mastro substituto.

Enquanto os barcos seguiam para o sul, entrando nas latitudes mais

altas do Oceano Austral, deixavam para trás qualquer perigo de colisão com grandes navios e reduziam muito as chances de bater em destroços como troncos ou *containers* de navios, perdidos em tempestades. A maior preocupação era o gelo.

Em tempo ruim ou à noite, os navegadores contavam exclusivamente com o acaso e com a proteção dúbia das áreas à prova d'água ou de colisão, para evitar ou sobreviver a choques catastróficos. Como essas pranchas de surfe com quilha profunda eram muito rápidas, as colisões tinham consequências sérias.

Dá para sobreviver a um choque com um *iceberg* num barco de cruzeiro viajando a cinco ou seis nós; era muito diferente chocar-se com um deles a vinte ou vinte e cinco nós.

As regras da regata Vendée Globe exigem que o barco leve radar. Sem dúvida é útil para os marinheiros quando estão perto das rotas de navegação. E capta os *icebergs* maiores. Mas há problemas com esse equipamento. De muitas maneiras, ele é uma pequena ajuda tecnológica para perigos contra os quais realmente não há defesa. Para começar, o radar, como todas as outras maravilhas eletrônicas a bordo, pode dar defeito. O de Laurent jamais funcionou adequadamente durante todo o seu trânsito pelo Oceano Austral, e ele praticamente o ignorou. Outros marinheiros tiveram problemas periódicos. Mas, de modo mais crucial, o radar não pode captar qualquer coisa que flutue baixo na água — destroços ou *icebergs* pequenos e pedaços de gelo. No tempo ruim, com ondas da altura de cinco ou seis andares, *icebergs* bastante grandes podem facilmente perder-se no tumulto do mar. Não havia regra dizendo que um barco não encontraria gelo num tempo ruim. No final das contas, a chance de bater contra gelo era outra daquelas incertezas caóticas — como uma onda aleatória e louca — que os navegadores disputando regatas pelo Oceano Austral tinham simplesmente de aceitar.

De certa forma o gelo era pior do que uma tempestade. Em tempo ruim o marinheiro podia ao menos fazer alguma coisa para alterar o resultado: diminuir a área vélica, mudar o curso reagindo à passagem do sistema e do vento que mudava; orientar-se entre as ondas, evitando as cristas perigosas que se partiam. Eventualmente a tempestade passava, o perigo diminuía. Mas a sul dos quarenta graus o risco de gelo estava sempre ali. O

marinheiro só se livrava dele depois do Horn, quando as Ilhas Falkland estavam perto, de través. E durante todo aquele tempo não havia muita coisa que pudesse ser feita, além de olhar em volta enquanto estivesse no convés e marcar os grandes *icebergs* que apareciam na tela. Se é que você se importava com o radar.

— Eu nunca ligava o meu — disse Goss. — Ele só estava ali por causa das regras, e é um desperdício de energia. Na verdade, as ondas são tão grandes que aquela porcaria simplesmente se confunde. A minha visão é um pouco fatalista. Se o seu nome estiver nele, você vai bater; se não estiver, tudo bem.

Quanto aos anteparos estanques, as proas reforçadas e assim por diante bom, um barco não bate necessariamente de frente no gelo. Um pequeno *iceberg* pode rasgar o casco na lateral, expondo vários compartimentos separados ao mesmo tempo. Afinal de contas, o *Titanic* tinha anteparos estanques.

— Que comece a roleta-russa — comentou Thiercelin sardonicamente num de seus faxes, enquanto começava a descer a sul da linha de gelo no sul do Oceano Índico.

As coisas se acomodaram para os marinheiros da Vendée Globe no final da primeira semana de dezembro. Autissier deixou a Cidade do Cabo com um novo leme logo antes do escurecer do dia oito. Os membros de sua equipe de apoio tinham sido ajudados por alguns mecânicos a bordo de um dos barcos de Jacques Costeau, o *Lalcyon*, que estava ali perto. Seguindo seu costume, Autissier prendeu um buquê de flores frescas em cada extremidade do PRB enquanto voltava ao mar. Com sorte ela poderia juntar-se de novo à regata, como concorrente não-oficial, em algum ponto entre o segundo grupo de quatro — Laurent, Thiercelin, Dumont e de Broc — e o terceiro grupo, também de quatro — Goss, Chabaud, de Radiguès e Dinelli.

No dia anterior um Dubois renascido mudou sua decisão desanimada de voltar a Les Sables-d'Olonne. Anunciou que também velejaria para a Cidade do Cabo, faria reparos e partiria de um porto pela terceira vez na regata. A decisão fatídica de Dubois iria levá-lo afinal de contas ao Oceano Austral; sua experiência cada vez maior com o infortúnio estava longe de acabar.

Parlier tivera alguns momentos difíceis depois da colisão, enquanto tentava colocar seu barco em condições para as duas semanas que faltavam para chegar a um porto. A parte do leme ainda presa ao barco — um pedaço substancial de fibra de carbono e kevlar — balançava com o movimento do veleiro e golpeava repetidamente o casco. Poderia causar um dano sério. Parlier tentou prendê-lo com uma corda elástica, mas ele sempre se soltava e continuava com os golpes violentos. Finalmente ele baixou o eixo e os restos do leme e soltou-os do fundo do casco. A água entrou e inundou todo o compartimento estanque de popa. Ele teve de ficar parado, com o barco inclinado de um dos lados para reduzir a entrada de água. Pelo lado de fora não dava para alcançar o buraco. Suas bombas de exaustão elétricas tiveram problema, e o compartimento se encheu de água outra vez. Ele entrou lá dentro pela escotilha no anteparo estanque. Mas por causa da água que inundava o compartimento ele teve de lacrar a abertura para o resto do barco. Em seguida precisou trabalhar rapidamente.

— Eu tapei o buraco, mas continuava entrando um pouco de água. A não ser que eu pudesse remendar o buraco e parar com o fluxo, não poderia voltar ao barco de novo porque a cobertura do anteparo estava debaixo d'água. Colei um pedaço de plástico no buraco e sentei nele, com água gelada até o peito. O tempo todo ficava dizendo para mim mesmo: espero que isso grude. Foi um dos momentos difíceis na regata, quando tive medo.

O remendo grudou, e ele pôde tirar a água do compartimento com uma bomba manual, abrir a escotilha e voltar à cabine do barco.

Em seguida Parlier continuou sua corrida em direção a Fremantle. Agora tinha uns cinco litros de água potável e esperava uma chuva, mas também guardava quatro garrafas de Bordeaux de boa qualidade. Se elas não reduzissem sua desidratação, pelo menos iriam deixá-lo mais feliz.

Eric Dumont, em sétimo lugar e quase duas mil milhas atrás de Auguin na fileira de barcos que se espalhava cada vez mais, bateu num pequeno *iceberg*, ou talvez fosse apenas uma onda particularmente forte, e a água começou a entrar através de uma fenda no lado de bombordo do casco, perto da proa. Era o mesmo lugar que ele havia consertado com resina e selante enquanto estava perto das Canárias, logo depois da largada. A princípio achou que também precisaria voltar à Cidade do Cabo, reduzindo a nove o número de competidores ainda na disputa. Seu barco precisava de reparos sérios com material que ele não possuía a bordo, e ele virou na

direção da África do Sul — uma viagem que levaria de dez a catorze dias nas condições atuais. Mas no dia seguinte mudou de idéia. Poderia continuar. Num jorro de improvisação inspirada e otimista ele fechou o buraco, enfiando pelo lado de fora uma velha camiseta e passando resina por cima. Por dentro ele canibalizou um pedaço de madeira da mobília e enfiou na área danificada, prendendo com epóxi. Ele continuaria, e mais tarde pensaria se pararia em outro porto. Seu barco havia demonstrado um ponto fraco, um buraco nas defesas, e ele teria muito tempo para se preocupar com isso.

Enquanto Dumont encontrava uma utilidade para roupas velhas, Dinelli tinha más notícias. A Federação Francesa de Vela havia rejeitado sua apelação contra a decisão do júri da regata em outubro, excluindo-o do *status* oficial na disputa. Ele aproveitara a chance de velejar como “competidor livre” (a expressão de Jeantot), esperando que a federação o oficializasse. Mas ela tinha concordado com o júri, declarando que Dinelli não havia completado a navegação de qualificação necessária e, mais criticamente, que sua experiência real em barcos de sessenta pés era “inexistente”. Uma conclusão irônica, já que naquele momento ele estava navegando num daqueles barcos de sessenta pés a quarenta e quatro graus de latitude sul em meio a um vendaval de cinquenta nós, e conseguindo ficar na superfície. Mas dentro de algumas semanas a opinião da federação sobre a competência de Dinelli pareceria mais acurada. Mil e seiscentas milhas atrás do líder, ele teria de velejar como o pirata da regata.

Com a remoção de Autissier e Parlier da competição oficial, a luta por lugares na corrida havia se reduzido a uma proposta simples. A não ser que Auguin emborcasse, perdesse o mastro ou colidisse com alguma coisa, seria muito difícil de ser alcançado. De fato, no decorrer da segunda semana de dezembro ele aumentou continuamente sua liderança sobre Roufs, agora em segundo lugar. Auguin parecia ter estabelecido um ritmo. Administrando cuidadosamente sua energia no tempo úmido, frio e tempestuoso, verificando e mantendo meticulosamente o equipamento do barco, ele se afastava dia a dia do canadense. Além disso tinha sorte. Nos dias 13 e 14 ele se viu na borda de uma área de baixa pressão que se aproximava. No ponto exato com relação aos ventos em espiral do sistema, ele surfou à frente da região pior durante dois dias, em ondas que ainda não tinham tido chance de se tornar perigosas. De fato, num período de vinte e quatro horas

durante aqueles dois dias, Auguin quebrou seu próprio recorde de velocidade, estabelecido numa das pernas da BOC anterior. Velejou 374 milhas náuticas a uma velocidade média de 15,6 nós. A estabilidade da força e da direção do vento enquanto ele se mantinha à frente da área de baixa foram as condições essenciais para a sua realização, segundo Auguin. Esse era o tipo de coisa que Finot tinha em mente quando falava sobre os projetos futuros para a Vendée Globe: barcos suficientemente ágeis para poder ajustar a posição com relação ao clima. Auguin pudera fazer isso dessa vez por causa da área relativamente pequena, do desenvolvimento rápido e da baixa velocidade do sistema. E porque teve sorte suficiente para estar no lugar certo com relação ao centro da massa. Talvez sua realização acabasse sendo profética, à medida que os barcos se tornavam ainda mais leves e rápidos. No ritmo em que seguia, Auguin tinha boa chance de quebrar o recorde da Vendée Globe, que era de 109 dias. Em 15 de dezembro ele passou ao sul do Cabo Leeuwin, a extremidade sudoeste da Austrália, um dos “três cabos da tempestade”. Dois ficaram para trás, um estava na frente. Agora havia apenas o Cabo Horn.

No fim da semana Roufs havia ficado mais de oitocentas milhas para trás. Na verdade estava velejando bem — num dia conseguiu uma média de mais de quatorze nós em vinte e quatro horas. Mas não conseguira encontrar o mesmo caminho encantado de Auguin através do vento. E agora a experiência do francês através do Oceano Austral em duas BOCs talvez estivesse começando a se revelar. Roufs era ambivalente com relação aos encantos do “Grande Sul”. As ondulações compridas e altas, diferentemente dos padrões de ondas em todas as outras partes da Terra, eram mágicas, fascinantes, segundo ele. Mas quando os ventos do próximo sistema de baixa chicoteavam aquelas ondulações transformando-as em monstros enormes e barulhentos, a coisa ficava diferente.

— Aqui não há alegria. É a versão da natureza para Beirute — escreveu ele num *e-mail*.

Uma noite, com ventos que chegavam a sessenta e cinco nós (logo acima do limite de força 12, força de furacão), uma combinação de ondas cruzadas quase emborcou o *Groupe LG2*, fazendo-o girar “como um cozinheiro rodopiando a massa numa pizzaria”. Naquelas condições violentas ele não conseguiu dormir nada durante dois dias. Passou por um grupo de *icebergs* cerca de duas milhas a barlavento, depois de vê-los no

radar. Em meio aos borrifos de água e às tempestades de neve, era impossível enxergar para além da proa do barco. Num dado momento um pequeno *iceberg* bateu no casco, assustando. Ele tinha um dilema; como participante de uma regata, queria ir mais rápido; mas o marinheiro dentro dele dizia: “devagar”, e ele obedeceu.

A regata era a segunda prioridade, e só pude sentir pena das milhas que eu estava perdendo.

Perto do início da semana Roufs teve um problema com a adriça de sua vela grande. No mar agitado, ele subiu pelo mastro para verificá-la, usando um sistema de alpinista. Enquanto estava a quase vinte e cinco metros de altura, o vento e as ondas aumentaram, e ele teve uma dificuldade enorme simplesmente para se manter pendurado — com aquele movimento criminosamente exagerado na ponta do mastro. Quase caiu por várias vezes.

— Fiquei apavorado — disse ele. — Poderia facilmente ter caído. E a vinte e cinco metros não há muito espaço para dançar, a adriça estava boa, mas ao descer suas cordas de alpinismo se embolaram. Uma delas se enrolou em seu pescoço, e ele quase se enforcou. Após vários minutos frenéticos, conseguiu desemaranhar as cordas e voltar ao convés. Foi seu pior momento desde o início da regata.

Atrás de Roufs, o resto da flotilha da Vendée Globe — abalada, mas ainda cheia de ânimo — estendia-se por quase quatro mil milhas pelas vastidões desoladas do Oceano Austral. Laurent e Thiercelin duelavam pelo terceiro lugar, separados por apenas oito milhas. Autissier estava apenas algumas centenas de milhas atrás deles e ganhando terreno rapidamente sobre os veleiros veteranos, com seu barco novo e ágil. Goss e Chabaud estavam a cem milhas um do outro. Agora Goss estava convicto de que seu barco menor, com o limite de velocidade hidrodinâmico mais baixo, não tinha chance de manter o ritmo dos novos veleiros de sessenta pés. Dinelli estava algumas centenas de milhas atrás de Goss, uma proximidade que em breve teria um enorme significado para os dois. Fechando a fila estava Tony Bullimore, se bem que Dubois logo se juntaria a ele, depois de terminar os reparos na Cidade do Cabo.

Os padrões climáticos naquelas latitudes eram tão constantes que os marinheiros estavam experimentando mais ou menos as mesmas condições por toda a extensão do oceano. Auguin e Bullimore poderiam estar

separados por dez milhas enquanto balançavam nos ritmos violentos das tempestades nas *screamingfourties* e nas *furious fifties*. Todo mundo enfrentava os mesmos desafios: adornamentos violentos, descidas assustadoras pelas faces brancas de ondas que pareciam cachoeiras, a água e o ar gélidos, gelo espreitando e sempre o ruído — os cascos quase vazios atuando como perfeitos transmissores acústicos, transportando e ampliando cada estalo e cada pancada.

Nos meses de verão as condições geralmente execráveis do Oceano Austral melhoram algumas vezes, mas mesmo então, segundo qualquer padrão razoável de navegação, elas eram muito malignas. Laurent falou comigo, sem ironizar, que um dia, entre a Austrália e o Cabo Horn, ele conseguiu consertar alguma coisa em seu barco porque o tempo estava bastante bom. Quando perguntei o que isso significava, ele disse que o vento tinha baixado para entre trinta e trinta e cinco nós constantes, e que as ondas estavam abaixo de sete metros. Para mim, e para a maioria dos marinheiros, essas são condições severas e potencialmente perigosas. E mesmo se as condições forem “boas”, ou mesmo boas no sentido normal da palavra — ocasionalmente no verão do sul o vento realmente desaparece — o marinheiro sabe que elas não vão durar muito. Esperar para ser golpeado pode ser quase tão ruim quanto o evento em si.

— Você sabe que isso vai acontecer — disse Robin Knox-Johnston sobre sua maratona de cinco meses como navegador solitário na regata Golden Globe, no Oceano Austral (ele ficou no mar continuamente durante trezentos e treze dias). — Mesmo nos dias calmos, você sabe que dentro de poucos dias a coisa vai voltar. E uma ameaça constante: é um lugar miserável, maligno, perverso.

O navegador solitário espera sozinho pelo massacre.

8. UM ESPETÁCULO PARA OS DEUSES

Eu desafio todos que podem se tomar homens; Ninguém ousa fazer mais.

— WILLIAM SHAKESPEARE, *Macbeth*

Nosso interesse é pelo lado perigoso das coisas.

— ROBERT BROWNING, *Bishop's Blougram's Apology*

O ASSALTO NÃO DEMOROU a chegar. Até agora tinha havido recuos, colisões, mastros tocando a água em rajadas mais fortes — a cota normal de problemas em qualquer Vendée Globe ou BOC. Apenas dez barcos permaneciam oficialmente na disputa. Mas no Natal, sete semanas e meia depois do início da prova, o tom áspero, ainda que familiar, mudou rapidamente. Os acontecimentos catastróficos das duas semanas seguintes mudaram a regata de modo tão completo que ela quase pareceu se transformar numa versão modificada de si mesma, uma nova espécie, reconhecível na forma, mas exibindo um comportamento novo e apavorante. A flotilha da Vendée Globe cambaleava enquanto os EPIRB começavam a ser acionados, um depois do outro.

Lembre-se do dia 25 de dezembro — o barco de Dinelli emborcando em ventos de força 11 e as grandes ondas produzidas pela depressão inesperada.

Seu mastro abrindo um buraco no convés do barco e o *Algimouss* enchendo-se de água. Depois o veleiro lentamente ficando de pé outra vez, Dinelli subindo ao convés lavado, quase que todo dentro do mar, começando a espera, com a vida por um fio.

Agora a frágil linha de socorro entre marinheiros no Oceano Austral iria se expandir até o limite. Será que suportaria?

Os sinais de EPIRB de Dinelli foram captados rapidamente pelo satélite, sua assinatura foi identificada e retransmitida ao quartel-general da regata. Philippe Jeantot agiu rapidamente tentando conseguir resgate.

Patrick de Radiguès, a apenas sessenta milhas da posição de Dinelli, era o marinheiro mais próximo e, mais importante, estava na direção do vento. Mesmo naquelas condições extremas, ele tinha boa chance de conseguir guiar o *Afibel*, seu barco rápido, que estava a barlavento do de Dinelli. Mas de Radiguès não podia ser contatado. Os problemas elétricos que o haviam prejudicado durante toda a regata significavam que nem seu rádio nem seu fax estavam funcionando. Jeantot tentou contatá-lo durante duas ou três horas, sem sucesso.

A única outra possibilidade era Pete Goss.

Goss estava suficientemente perto de Dinelli — cerca de cento e sessenta milhas a barlavento dele — a ponto de ter experimentado a chegada e o desenvolvimento rápido da mesma tempestade. O dia de Natal começara genuinamente abençoado — luminoso, com sol e um agradável vento de norte, de trinta nós. Mas Goss sabia que isso não iria durar. De cara, era bastante incomum ter sol e ventos fracos. E ele também ouvira o alerta de Chabaud sobre o sistema moderado de baixa pressão pelo qual estava passando, e que iria ultrapassá-lo e alcançar Dinelli antes do fim do dia. Mas Goss tinha um pressentimento com relação a este sistema, uma sensação de que seria pior do que Chabaud havia sugerido; era uma intuição do desastre próximo, disse mais tarde.

E não era de espantar. A pressão barométrica tinha caído quarenta e seis milibares em vinte e quatro horas, a maior parte disso nas últimas doze horas do dia. É uma queda muito brusca, e nenhum marinheiro poderia duvidar de que algo grande e ameaçador estava sendo preparado. Os faxes de previsão do tempo e os mapas eram muito bons, com suas fotos de satélite coloridas e as previsões detalhadas. Mas não eram confiáveis no Oceano Austral. As informações de meteorologia por fax são uma questão de oferta e demanda. Ninguém ia lá; por que desperdiçar recursos em prever o tempo? Tanto as fotos quanto as previsões cobriam vastas áreas do oceano. O marinheiro jamais poderia ter certeza do que aconteceria num dado momento numa milha quadrada específica de mar. O barômetro, aquele velho precursor da mudança climática (uma criação do protocietista italiano Torricelli em 1643), algumas vezes podia dizer mais do que os instrumentos modernos com relação ao que estava em vias de cair na sua cabeça.

No mar com barômetro baixo e caindo/dorme a sono solto o idiota

descuidado.

O nível de mercúrio baixando, sozinho, não identificaria o centro da região de baixa nem diria o que mais estava a caminho. Mas certamente servia para prever o sofrimento generalizado e sua intensidade provável. Você sabia que a merda estava para acontecer, e bem em cima de você. Um barômetro caindo rapidamente era como o grito lento de um obus aproximando-se da posição do soldado. A dor era inevitável.

As premonições de Goss estavam certas. Por causa da localização do *Aqua Quorum* com relação ao centro denso do sistema de baixa pressão, o vento rodeou para sudoeste quase que de imediato. E subiu como um elevador — quarenta, cinquenta, até quase sessenta nós em três horas, enquanto a massa densa da zona de baixa passava sobre ele. As condições ficaram ruins tão rapidamente que ele passou quase todo aquele tempo reduzindo continuamente a área vélica, simplesmente mantendo-se em cima dele. E em seguida o barco gritava e surfava a vinte e oito nós, sob o mastro nu, sem vela, levado pela pressão do vento apenas no mastro e no cordame.

A medida que a tempestade crescia, as coisas rapidamente ficaram perigosas para Goss. A regata foi para último plano enquanto ele se via em condições de sobrevivência tentando enfrentar as ondas cada vez mais perigosas. Era um desenvolvimento clássico das ondas num sistema de baixa pressão no Oceano Austral. O conjunto de ondas do norte, criadas pela tempestade que se aproximava, era cruzado pelas ondas de sudoeste que surgiam depois da rápida mudança do vento, resultando numa agitação realmente maligna. Três vezes o barco adernou até deitar o mastro sobre a água e começou a sofrer avarias.

— Foi realmente de arrepiar os cabelos. Eu quase virei cambalhota de frente umas duas vezes, e muita água entrava por toda a parte.

No meio desse tumulto seu computador começou a soar, e Goss percebeu que em algum lugar tinha sido emitido um sinal de socorro, mas ele estava ocupado demais para verificar a posição. Não o reconheceu como o transmissor de emergência de Dinelli. Como o francês entrara de última hora na regata, Goss não registrou o nome do barco de Dinelli — ele estava acostumado a lidar com os outros navegadores usando apenas seus primeiros nomes. O sinal de socorro poderia ter vindo de qualquer lugar na costa da Austrália. Simplesmente não lhe ocorreu que poderia ser um de

seus colegas. Quando teve alguns segundos de folga, começou a procurar um gráfico na bagunça de sua cabine, para ver de onde se originava o sinal de socorro. Exatamente nesse momento o computador emitiu outros bips. Era Jeantot dizendo-lhe que o sinal de socorro vinha de Dinelli.

— Eu perguntei a Pete qual era a sua situação — disse Jeantot. — Porque sabia que ele estava navegando com mastros nus e em condições muito, muito ruins. Perguntei: você acha possível voltar e ajudar Dinelli?

Imediatamente Goss mandou um fax de volta dizendo a Jeantot que ele tinha problemas, que o barco tinha se deitado completamente pouco antes, que as coisas estavam meio complicadas. Queria mais informações. E quanto a de Radiguès?, perguntou a Jeantot. Goss sabia da posição do belga, e que ele estava a apenas três horas de Dinelli, contra o vento. E ele sabia que tentar navegar cento e setenta milhas contra o vento na tempestade seria muito perigoso. Talvez não sobrevivesse. Mas logo depois de ter mandado o fax, pensou: bom, eu preciso voltar de qualquer modo. Não importava que informação Jeantot lhe mandasse de volta.

— As pessoas me perguntaram freqüentemente sobre a decisão de voltar — disse ele. — Mas foi fácil. E simplesmente o que você faz quando alguém está com problemas. Acho que foi uma decisão tomada segundo a tradição do mar. Tendo tomado, e pensando a respeito, eu tinha de assumir as consequências. Você sabe, você senta durante trinta segundos e pensa em sua família e em tudo. Mas no fim do dia, para mim, é um processo simples: ou você segue a sua moral e os seus princípios ou não segue.

Goss estava respondendo à lei não escrita do mar, à primeira diretriz do marinheiro: deve ser dada ajuda a qualquer pessoa que peça socorro no mar. Mesmo a custo de muito dinheiro — superpetroleiros ou grandes cargueiros, por exemplo, afastando-se durante dias da rota e perdendo centenas de milhares de dólares em custos operacionais extras, ou sofrendo penalidades por atraso na entrega, saem em busca de um único marinheiro com problemas num pequeno barco. Mesmo que isso ponha em risco a vida de quem está ajudando.

Segundo Jeantot, Goss lhe disse simplesmente:

— Não tenho opção. Vou fazer isso.

Goss arrastou-se para a cabine do *Aqua Quorum* e, em ventos de força de furacão, ou cerca de setenta nós, no meio das ondas enormes e confusas, levantou uma minúscula bujarrona de tempestade. Precisava de um pouco

de vela para ter alguma chance de navegar contra o vento. Demorou muito para levantar a vela. Isso só foi possível porque, com a velocidade do seu barco, a força aparente do vento era de apenas cinquenta nós (força dez na escala Beaufort, uma tempestade total). Goss não podia distinguir o mar do ar, por causa dos borrifos soprados pelo vento e da espuma. O movimento do barco era extremamente perigoso — violento, rápido, imprevisível. E o medo, que apenas uma pessoa insana não sentiria, permeava tudo. Velejar com o barco contra o vento nessa tempestade poderia sujeitá-lo a tensões que nenhum projetista jamais consideraria num casco, quanto mais no mastro mais vulnerável e no cordame que o sustentava. Era uma possibilidade real — de fato, talvez fosse mais seguro dizer que era provável — que o *Aqua Quorum* não sobrevivesse à punição que Goss estava para lhe infligir.

Chegara a hora. Se alguma pessoa tem um momento na vida em que tudo deve ser pesado, onde a morte é uma probabilidade ou, mais provável, um resultado, Goss estava entrando nesse momento. E seria um momento prolongado: ele demoraria dois dias ou mais para voltar até a posição de Dinelli, se é que voltaria. A dificuldade infligida pelo próprio Goss duraria muito tempo.

Ele virou o timão e colocou o barco contra o vento e as ondas. O vento aparente imediatamente aumentou em vinte e cinco nós, velocidade que o barco vinha desenvolvendo a favor do vento, e Goss sentiu toda a força do furacão Para o qual estava se virando. O vento fez o *Aqua Quorum* adernar de uma só vez até noventa graus e o manteve ali, chapado na água, a ponta do mastro junto das ondas, a amurada abaixo da superfície. E Goss pensou: merda, será que podemos fazer alguma coisa no meio disso?

Durante cerca de um minuto parecia que, por mais que ele estivesse disposto a arriscar a vida, o vento simplesmente não deixaria. Talvez não pudesse levar o barco na direção de Dinelli.

Então, numa leve diminuição do vento, o mastro subiu — muito devagar e contra a vontade — saindo da água, e o barco começou a mover-se contra o vento. Goss descobriu que poderia desenvolver cinco ou seis nós a uns oitenta graus com relação ao vento. Lembre-se do que é isso: os prédios de cinco ou seis andares, alguns ainda mais altos; as cristas se projetando para a frente, com dois andares ou mais de altura, com suas toneladas de água em avalanche movendo-se a cinquenta quilômetros por

hora; o vento diminuindo nos intervalos entre as ondas que o bloqueavam, o barco perdendo velocidade e direção; a subida longa, em ângulo íngreme, até o topo da onda; o vento aumentando de força à medida que o barco sobe até que, na crista, a força total do vento acelera o barco descendo a encosta da onda de quinze metros até o próximo intervalo.

Goss não conseguia abrir os olhos contra o vento, e era difícil respirar. O barulho — do vento gritando no cordame, das ondas quebrando, do progresso furioso do barco pelo mar — era literalmente ensurdecedor (um nível de decibéis próximo ao de um motor a jato) e implacável. Em meio a tudo isso, porque ele estava indo para dentro da tempestade, em vez de fugir na frente dela como sempre, a velocidade aparente do vento aumentava diante da modesta velocidade do barco, de cinco nós. Em jorros, o vento soprava chegando ao limite da força de furacão, e o *Aqua Quorum* e seu navegador sentiam a força de cada um desses nós.

Enquanto fazia o progresso lento e intermitente, subindo uma montanha de onda após outra, Goss pensava se o veleiro iria se manter íntegro. Nenhum barco, e nenhum projeto especializado da Vendée Globe em particular, poderia suportar as cargas de choque que esse movimento violento produzia em seus componentes. Outros barcos tinham começado a se desmontar em condições muito menos sérias do que essa.

De fato, nem mesmo o projetista do *Aqua Quorum* tinha certeza de que o veleiro permaneceria intacto. Quando Adrian Thompson e seus colegas ouviram o que Goss estava fazendo, ficaram apreensivos.

Para ser honesto — disse Thompson —, nós estávamos no ateliê de projetos num estado de extremo nervosismo e tensão.

Nenhum dos cálculos de carga para o casco tinham sido resultado de ciência exata. Enquanto o barco enfrentava o tempestuoso Oceano Austral, eles só podiam esperar que estivessem do lado certo da linha quando desenharam as especificações. Esse era o teste mais extremo imaginável, mas eles esperavam que não fosse um teste chegando à destruição.

Com sua entranhada abordagem de soldado para o perigo, Goss dividiu a missão de resgate numa série de fases distintas. A fase um era sobreviver à tempestade. As fases de resgate viriam depois. Foi uma noite muito ruim. A cada meia hora ele via o mastro tocar a água; havia muitas avarias, equipamentos espalhados por toda a parte. Num determinado ponto ele foi lançado pela cabine e bateu com força com um cotovelo que tinha se

infeccionado no início da regata. Desde então vinha incomodando-o, apesar do tratamento que ele tinha feito com antibióticos. A punição que o cotovelo sofreu naquela noite transformou-se numa cadeia de complicações que iria testar Goss de um modo diferente mais tarde. Enquanto isso ele estava sendo jogado de um lado para o outro com tanta frequência que, por um tempo, teve de subir no beliche e se amarrar.

Por sorte, no dia seguinte, o pior da zona de baixa havia passado. Tinha sido mais curta do que as usuais porque, pela primeira vez, o barco estava indo contra a tempestade, e não fugindo dela, e o sistema passou rapidamente na direção oposta. O vento caiu para quarenta e cinco nós. Para Goss, parecia um dia calmo; era espantoso com o que as pessoas se acostumavam, pensava ele. Começou a reparar as avarias na vela grande e em outros equipamentos. Seu compartimento estanque de popa estava cheio d'água, e ele bombeou-a para fora.

Goss não tinha idéia se o navegador francês continuava vivo, mas tinha certeza de que o “relógio de Dinelli estava tiquetaqueando”, e que seria apenas o tempo que salvaria sua vida. Goss estava recebendo informações climáticas via satélite hora a hora, da Météo France, através de Jeantot, que também havia passado um dia e uma noite sem dormir. Outro sistema de baixa pressão estava a caminho. Ao cair da noite, Goss finalmente teve notícias da Força Aérea australiana. Ela também recebera o sinal de socorro de Dinelli, fez o procedimento padrão, e um de seus aviões, operando no limite do alcance, acompanhara os sinais do EPIRB de Dinelli e o encontrou. Ele estava vivo, disseram os australianos a Goss, e conseguira subir numa das duas balsas salva-vidas que eles tinham jogado (a primeira estourou) logo antes de o barco afundar.

Dinelli disse que não teve medo enquanto se mantinha de pé, sentindo muita dor e com os pés congelados, amarrado ao convés do barco que afundava, praticamente invisível, com as ondas gélidas quebrando por cima.

— Não acho isso nem um pouco heróico. Eu acho que quando o homem enfrenta uma situação extrema, se ele ficar com medo, perde todas as capacidades. Fiquei assim durante trinta e seis horas sem comer ou beber. No fim meus olhos estavam queimados pelo sol, pelo sal e o vento. Meus pés estavam congelando; eu não podia mais senti-los.

Ele esperava que os australianos, de Radiguès, ou talvez Goss o

alcançassem antes que ele afundasse. Mas sabia que seria por pouco. O avião australiano o havia localizado uma hora antes do anoitecer. Dez minutos depois de ele pular na balsa salva-vidas, seu barco afundou.

— Eu sabia que só teria uma hora antes do escurecer, e se o avião não tivesse aparecido, eu estava acabado. Estaria morto. A morte estava a uma hora de distância. Eu conhecia os limites.

Dinelli estava com tanto frio que sabia que não poderia sobreviver até que um navio o alcançasse. Na verdade, todo mundo envolvido no resgate sabia disso. Nenhum navio fora despachado. Goss era a única esperança de Dinelli — seu transporte para longe da morte.

Goss levou o resto daquele dia e até a meia-noite para chegar à área geral do pedido de socorro de Dinelli. Afinal de contas ele ainda estava lutando contra o vento, nos dentes de uma tempestade violenta (força 9 na escala Beaufort), com grandes ondas que sobravam do sistema da tempestade. Procurou o bote salva-vidas de Dinelli pelo resto da noite, mas a posição do sinal de socorro ficava pulando — cerca de quatrocentos metros a cada duas horas. Fiel à sua forma louca, o Oceano Austral havia lançado a frente prevista por sobre a área, nas condições que iam piorando, quatrocentos metros podiam significar cem milhas. A visibilidade era ruim, com chuva pesada. Goss cobria uma área da melhor forma possível, depois recebia um sinal num posicionamento diferente. Então dava uma busca naquela área, e depois em outra. Com o desespero crescente, Goss caçava por entre os vales e as cristas das grandes ondas em busca da balsa minúscula, baixa, de oito pés.

De fato, Goss não teria encontrado a balsa de Dinelli sozinho. Num determinado ponto ele provavelmente passou a poucas centenas de metros dela, mas nada viu. Podia olhar em volta brevemente quando seu barco estava na crista de uma onda, mas no resto do tempo só conseguia ver as paredes de água cercando-o. Estava exausto; não dormia há mais de dois dias, a travessia da tempestade o havia golpeado, machucado e exaurido sua energia nervosa. Ele também não tinha comido nada, nem bebido grande coisa. Nas trinta horas que demorou para se aproximar de novo de Dinelli, tinha perdido entre três quilos e meio e quatro quilos.

Na manhã seguinte o avião da Força Aérea australiana voltou. De cima ele encontrou a balsa minúscula de Dinelli e soltou sinais de fumaça para

marcar a localização. Goss não pôde ver nem mesmo os sinais em meio ao borrifo da água e das grandes ondas. Por fim o avião voou sobre Dinelli e, ao fazer isso, acendeu suas luzes de pouso. Goss viu-as e orientou-se com a bússola. Estava a cerca de três milhas da balsa. Achou que haveria uma boa chance de Dinelli estar muito machucado, ou de ter morrido durante a noite pela exposição ao tempo e por hipotermia. Estava preocupado com a possibilidade de ser o cadáver de Dinelli que ele teria de tirar da balsa, e estava imaginando o que diria à família do marinheiro francês — quando o avião australiano comunicou-se pelo rádio, dando a notícia: Dinelli tinha acenado para eles. Ainda estava vivo.

Quando Dinelli viu o barco de Goss, pensou que deveria ser de Radiguès; achava muito pouco provável que Goss pudesse ter voltado para resgatá-lo. O resgate aconteceu com precisão mecânica; foi clínico, disse Goss. Ele foi a barlavento da balsa, depois virou a sotavento, e partiu em direção a ela. A uma distância de dois barcos, rodeou em direção ao vento de novo. Recuou sua Pequena bujarrona de tempestade e aproximou-se da balsa, com o barco balançando violentamente, mas criando uma área ligeiramente mais calma para a balsa, aliviando a transferência. Por pior que fosse o seu estado, Dinelli subiu no *Aqua Quorum* com uma bravata profissional. Entregou seus transmissores de emergência a Goss — para que não continuassem transmitindo sinais de socorro. Depois, para perplexidade de Goss, e num gesto que revelava o supra-sumo do gaulês, Dinelli entregou-lhe uma garrafa de champanha. Tinha conseguido guardá-la aquele tempo todo, num bolso de sua roupa de sobrevivência. Goss puxou-o para bordo.

A frieza de Dinelli mascarava sua condição desesperada.

— Coloquei-o no barco — disse Goss — e nós estávamos balançando violentamente, e eu pensei: tudo bem, vou deixá-lo aqui, ele está bem, e vou colocar a bujarrona de tempestade e manter o barco a favor do vento, depois posso voltar para vê-lo.

Mas quando Goss soltou Dinelli, o marinheiro francês caiu de cara, quase quebrando o nariz. Estava rígido como uma tábua e mal conseguia se mexer. Então Goss percebeu como Dinelli estava mal. Rolou-o de costas.

— E tudo que dava para ver eram os olhos dele — disse Goss. — E era simplesmente ... a emoção naquele par de olhos era realmente espantosa. Ele estava tentando dizer: obrigado, obrigado; mas não conseguia falar.

Estava muito frio.

E os dois homens se abraçaram.

Enquanto me contava isso, Goss parou durante alguns segundos, olhando pela escotilha do *Aqua Quorum* para o cais de Southampton ali perto, cheio de piche e cracas. Seis meses depois, a emoção do momento do resgate — quando ele devolveu a vida a Dinelli — ainda era forte.

Goss arrastou Dinelli para o abrigo do convés e o colocou numa pequena cadeira. Ajeitou a bujarrona e virou o barco a favor do vento, com o piloto automático. Dinelli estava tão rígido que Goss teve problemas para dobrar seus braços e suas pernas e fazer com que ele entrasse pela pequena escotilha que dava na cabine. Tirou a roupa de sobrevivência de Dinelli, encharcada, vestiu nele sua própria roupa térmica e depois colocou-o em seu saco de dormir. Entrou em comunicação pelo rádio com o avião australiano e pediu que dissessem à família de Dinelli que ele sobreviveria, e que Goss cuidaria da situação — não que houvesse muita coisa que os dois pudessem fazer, de qualquer modo.

— Raphaël está a bordo — disse-lhes Goss. — Está com muito frio e feliz. Não sofreu ferimentos. Acabei de lhe dar um copo de chá. Estou com o ARGOS dele a bordo. Saúde!

Numa troca de estereótipos nacionais, Goss respondeu ao champanhe de Dinelli com sua agora famosa xícara de chá inglês. Na verdade era uma garrafa de ciclista, para ser exato — um chá quente e muito açucarado que Dinelli podia sugar pelo bico da garrafa. Era importante fazer sua temperatura subir de novo.

— E então eu estava completamente demolido — disse Goss. — Ah, completamente arrebitado, e pensei: ótimo, preciso de uma hora de sono, e depois eu volto à ação. — Mas Dinelli estava cheio da adrenalina da sobrevivência totalmente inesperada. Não queria fechar a boca.

— Ele falava sem parar — disse Goss.

— Coitado do Pete — disse Dinelli. — Ele teve de cuidar de mim durante o dia, e eu o mantive acordado a noite inteira, falando.

Goss não falava francês. Mas Dinelli tinha um inglês precário e, como era muito inteligente, sua linguagem melhorou rapidamente. Os dois homens faziam desenhos e tentavam resolver charadas. No final da viagem de dez dias até Hobart, na Tasmânia, onde Goss deixaria Dinelli, eles estavam tendo conversas profundas.

Dinelli não conseguia sentir as mãos ou os pés, e longas tiras de pele começaram a se soltar dos membros queimados de frio. Durante cinco dias ele foi um inválido indefeso. Goss tinha de levá-lo até o balde sanitário e segurá-lo ali, e alimentá-lo a cada quatro horas; deu-lhe relaxantes musculares e medicamentos para a dor. Mas quando chegaram a Hobart o forte Dinelli estava novamente de pé, ainda que trêmulo. Teria uma recuperação completa.

Para Goss e Dinelli foi o início de uma bela amizade. Foi irônico, disse Goss. Você parte para fazer uma viagem ao redor do mundo sozinho, e volta com um amigo particularmente bom. Foi uma situação de bastante sorte.

— Quero dizer, ele poderia ser um pé no saco, não é? Mas é um sujeito maravilhoso. Nós teríamos nos tornado amigos depois da regata. Mas uma coisa desse tipo é uma experiência muito intensa, uma espécie de catalisador. Agora somos como irmãos. Seremos amigos pelo resto da vida.

Em agosto de 1997 Goss foi padrinho no casamento de Dinelli. Em outubro daquele ano os dois velejaram em dupla numa regata transatlântica para tripulações de duas pessoas.

Philippe Jeantot já havia velejado entre os navegadores de ponta mais do que algumas vezes. Ele é um dos notáveis velejadores de segunda geração inspirados por Moitessier e Tabarly, e por sua vez está inspirando a terceira geração — pessoas como Chabaud ou Dinelli. Venceu duas regatas BOC e participou de outras. Instigado pela épica regata Golden Globe, sem paradas e sem assistência, realizada em 1968, criou a Vendée Globe. Nas duas primeiras regatas ele também foi competidor. Demonstrou e viu sua cota de coragem. Disse que o resgate de Dinelli foi um milagre.

Com relação à decisão de Goss, acrescentou:

— Posso lhe dizer que ele enfrentou um tempo muito, muito, muito ruim, e que foi muito corajoso em ir contra o vento e voltar. Ele estava navegando a favor do vento com mastros vazios e eu lhe pedi para voltar usando um pouco de vela. Ele é um homem muito, muito corajoso. — Nem todo mundo da regata poderia ter feito o que Goss fez, foi o que deu a entender Jeantot. Jeantot conhecia o Oceano Austral. Tinha estado lá e não tinha dificuldade em imaginar como deve ter sido para Goss.

Jeantot enfatizou sua admiração ao pedir ao governo francês para dar ao marinheiro inglês a *Légion d'Honneur*. O presidente Jacques Chirac

prende-a no peito de Goss alguns meses depois do final da regata. O marinheiro inglês juntou-se a Eric Tabarly como uma das pessoas que receberam a maior homenagem civil francesa.

Os marinheiros profissionais da Vendée Globe tentam controlar os riscos das tempestades no Oceano Austral e as outras dificuldades da regata através de preparação e experiência. Experiência implica a elevação dos níveis de habilidade, à medida que os navegadores encontram, e enfrentam com sucesso, várias circunstâncias, bem como uma espécie de auto-seleção. A maior parte é do tipo de pessoa que, eles próprios descobrem com o passar do tempo, tem a capacidade de suportar as tensões que estes riscos produzem. Seu desempenho e os perfis de aptidão psicológica levam-nos a esperar razoavelmente que possam dominar as dificuldades que a regata apresentará inevitavelmente. Mas essa confiança tem limites. A familiaridade com o mar aumenta as expectativas dos marinheiros de que eles podem enfrentar o tempo ruim, ou outros perigos, e sobreviver. Mas a experiência também ensina que a catástrofe é uma possibilidade constante, imprevisível. A explosão casual do desastre ou da morte pode atacar a qualquer momento — a onda que tem seu nome nela, o *iceberg* igualmente tatuado, o lixo flutuando no mar, o último escorregão e a queda de sua vida.

A verdade é que até mesmo marinheiros solitários experientes, em barcos soberbamente projetados, construídos e preparados não podem negar ao oceano o que lhe é devido, se o acaso e a força bruta se combinarem para tomá-lo. Eu achava que minha mulher e eu tínhamos chegado às Ilhas Virgens em nosso barco de trinta e um pés apenas pela graça benigna do mar — uma super avaliação considerável do perigo naquela parte do oceano naquela época do ano. Mas no Oceano Austral é sempre uma avaliação adequada dizer: “Dessa vez nós conseguimos.” Frequentemente, como aconteceu com Autissier, Bullimore, Dubois, Dinelli, Roufs e uma quantidade de outros marinheiros em regatas anteriores, o navegador solitário não consegue chegar ao final. O vencedor da primeira regata sem interrupções ao redor do mundo, Knox-Johnston, comentou sobre as falas ou os textos idiotas que algumas vezes ele encontra, a respeito de marinheiros “conquistando o mar”. “Ninguém jamais faz isso”, disse ele. “O mar é sempre deixado no campo de batalha. Você pode escapar incólume, mas jamais o conquista.”

Afora essa cota de sorte irredutível, a experiência irá ajudá-lo a sair intacto do campo de batalha. A maior parte daqueles marinheiros da Vendée Globe, quase todos com trinta e poucos ou quarenta e poucos anos, tinha anos de intimidade com o mar: Bullimore tinha vinte e sete travessias no Atlântico e algumas centenas de milhares de milhas marítimas; a distância similar percorrida Por Goss, que incluía uma circunavegação pelo Oceano Austral no “sentido errado”, de leste para oeste, contra os ventos prevalecentes; a lista de conquistas de Parlier — vencedor de sete das oito regatas solitárias de que havia participado entre 1985 e 1994, e o quarto lugar numa Vendée Globe anterior Chabaud era uma das navegadoras menos qualificadas segundo os padrões da Vendée Globe. Mas tinha atravessado o Atlântico oito vezes, duas delas sozinha, e competira em quatro outras grandes regatas oceânicas. Raphaël Dinelli, que com vinte e oito anos era o navegador mais novo da regata, mesmo assim tinha participado de quatro regatas solitárias de longa distância e de uma travessia transatlântica num barco de dois tripulantes, bem como sua truncada navegação classificatória. Parecia um currículo impressionante, apesar de a Federação Francesa desconsiderar a competência de Dinelli (ainda que agora houvesse a suspeita de que talvez ele não deixasse o barco emborcar se tivesse mais experiência do tipo que a federação estava exigindo). A maior parte dos outros marinheiros havia participado de regatas transatlânticas, bem como de cerca de meia dúzia das outras difíceis regatas solitárias, de longa distância, realizadas ao redor do Atlântico Norte e uma ou mais das Vendée Globes ou BOCs anteriores — muito mais do que a navegação mínima, sem paradas, solitária, exigida pelas regras da regata Vendée Globe. Sem dúvida eles eram a elite da vela oceânica, com experiência e habilidades quase além da compreensão do marinheiro mediano.

O amigo de Roufs, Philippe Ouhlen, tentou fazer com que eu entendesse o nível dessas pessoas:

— São caras que podem navegar num vento de trinta nós, surfando ondas de seis metros, com a vela balão e a vela grande inteiramente içada. Nessas condições eles são capazes de mudar de bordo, com o balão, à noite, no escuro, sozinhos!

O balão é a vela grande, leve e bojuda, geralmente usada para navegar a favor do vento. Nos livros de fotos artísticas de veleiros, as velas balões

são as velas gigantescas, multicoloridas, parecendo pára-quedas, que se projetam adiante dos barcos e correm à frente do vento, ou com o vento soprando na quadra da popa. O balão também pode ser usado para pegar um vento de través, e um navegador decidido pode usá-la, como descreveu Ouhlen, para seguir a favor do vento em condições relativamente pesadas — ainda que ela seja tradicionalmente uma vela para vento fraco.

O balão é a vela mais desajeitada, indisciplinada e difícil de se manejar.

Costuma ser usada presa a uma haste (o pau de *spinnaker*), uma verga (o termo geral para mastro, botaló e hastes) propriamente dita, que pode machucar seriamente ou matar um marinheiro desajeitado ou incauto se não for manobrada adequadamente. Em vez de um cabo controlando o balão aberto — urna escota — ela tem quatro: uma escota, um cabo de retenção, um cabo para içá-la e um para recolhê-la. Geralmente os balões são abertos e manobrados por três ou quatro membros da tripulação. Em muitas regatas Vendée Globe ou BOC, os marinheiros solitários usam um arranjo mais simples. Um dos cantos da vela triangular é preso diretamente à proa do barco, eliminando a haste pesada e os cabos de controle deste.

Cambar é uma das manobras tecnicamente mais perigosas num veleiro. Controlar esse movimento é particularmente difícil com vento forte e mar agitado, especialmente se está envolvido nisso um balão sem haste. A haste deve ser desconectada de um dos cantos da vela cheia pelo vento e reconectada no outro canto, enquanto a vela é levada de um lado da proa para o outro; a vela grande e a pesada retranca à qual ela está presa devem ser levadas simultaneamente de um lado do barco para o outro num movimento muito bem controlado. O marinheiro precisa fazer um ajuste cuidadoso do rumo, de modo que o vento leve a vela de um lado para o outro. Um cambamento não intencional, ou descontrolado, no vento forte pode danificar o cordame ou até mesmo partir o mastro se a retranca girar violentamente de um lado do barco para o outro (como quase aconteceu com Parlier). A retranca pode machucar seriamente ou até matar se atingir um tripulante (um acidente frequente nos barcos de regata), e o balão pode se emaranhar e ser esfarrapado num instante. O marinheiro solitário precisa planejar meticulosamente toda a operação — que cabos devem ser conectados e desconectados em que ordem; quando o marinheiro deve correr dez ou quinze metros para trás até o *cockpit* para ajustar o rumo e

manobrar a escota da vela grande. São cerca de vinte ações separadas. Cambar é mais fácil se o balão é usado sem haste. Então o marinheiro pode usar um saco preso à cabeça da vela. À medida que o saco é puxado para baixo, ele vai juntando a vela que termina totalmente enfiada dentro dele. Cambar com um saco implica sugar o balão para dentro dele e depois levantá-lo de novo assim que o barco é colocado em seu novo rumo. Mas, com ou sem haste, um erro, ou um passo fora de sequência, pode ser desastroso.

Fazer tudo isso no escuro obviamente acrescenta um pequeno desafio para toda a rotina. O procedimento é análogo ao de um piloto pousando um avião de guerra no convés de um porta-aviões à noite em mau tempo, ou a um piloto dirigindo um carro de Fórmula-1 na chuva, ou a um alpinista passando por um trecho tecnicamente difícil em grande altitude (a passagem Hillary, logo abaixo do cume do monte Everest, por exemplo). Cambar com um balão nas condições que Ouhlen descreve é o equivalente, para a vela, da ciência de foguetes.

Eu sempre olhei os balões com o desgosto do marinheiro de cruzeiro — são velas malignas, brutas, que fazem você suar, preocupar-se e prestar atenção constante. Mas mesmo de má vontade participei de lutas com elas em barcos de regata dos quais fui tripulante — com frequência suficiente para ter certeza de que os marinheiros da Vendée Globe estão num nível completamente diferente do meu. E é um nível em que não quero entrar; de fato, jamais poderia. É um exemplo da diferença algumas vezes profunda entre o amador e o profissional experiente em qualquer esporte.

Na virada do milênio os marinheiros da Vendée Globe também podiam controlar o risco e reduzir o perigo com uma tecnologia nova e elegante. Os vários equipamentos eletrônicos e instrumentos de comunicação via satélite levados por cada barco ligavam os marinheiros distantes à teia de faxes, e-mail, rádio e telefones que ultimamente juntava o mundo numa coletividade íntima, eletronicamente sussurrante. Apesar de estarem fisicamente remotos, os navegadores no Oceano Austral permaneciam intangivelmente íntimos com o lar. Mas a conexão podia ser frágil; dependia de *chips* sensíveis e circuitos que suportassem a umidade, o frio e choques físicos, e da saúde constante da tecnologia mais antiga dos sistemas elétricos subjacentes (geradores, fiação, baterias).

Na maioria dos barcos alguma parte desses sistemas complexos falhava em algum momento — o radar de Laurent, os rádios de Goss e Chabaud, todo o sistema elétrico de de Radiguès. Mas em termos amplos boa parte de seu equipamento de comunicação continuava funcionando de modo que, na maior parte do tempo, os navegadores podiam continuar falando ou passando *e-mails*, recebendo fax meteorológicos e, de um modo ou de outro, mantendo contato. E claro que havia os EPIRBs — vários deles em cada barco. No fundo da mente de cada navegador estava o conhecimento de que, se o pior acontecesse mas eles tivessem a chance de ativar os transmissores, pelo menos o mundo saberia onde estavam. Dependendo de quem ou de o quê estivesse perto, eles poderiam ter uma chance de sair vivos.

Mas se todo esse equipamento sofisticado era um escudo contra o perigo, também podia ser uma espada encostada na garganta de cada marinheiro. Como a tecnologia estava ali, como eles podiam manter contato com o mundo e chamar os recursos de busca e resgate quando fosse necessário, os velejadores faziam coisas que talvez não fizessem se não tivessem a tecnologia a bordo. As viradas afoitas para as latitudes mais altas das *furious fifties*, velejando rapidamente através da região de icebergs, cortando as milhas até o Cabo Horn — tudo isso eram táticas recentes no Oceano Austral, adotadas nas várias regatas BOC e Vendée Globe. E bastava a decisão de um marinheiro ir ao sul para estimular o ardor competitivo dos outros. Se um fosse, muitos seguiam. De fato, a simples existência da Vendée Globe, sem paradas e sem auxílio, revivida quase vinte anos depois do desgaste proibitivo da Golden Globe de 1968 (de nove barcos que largaram, apenas um chegou ao final, seis abandonaram, um marinheiro morreu depois de um longo mergulho na loucura, outro cometeu suicídio mais tarde), provavelmente se devia muito à existência dos EPIRBs e de outras novas traquitanas destinadas a manter contato. No mínimo, a natureza da regata — como se fosse uma largada, delimitada pelas bóias de amarração. — era em parte o resultado da rede de segurança proporcionada pelos novos equipamentos de comunicações e emergência, por mais frágil que ela fosse no Oceano Austral.

Os marinheiros não estão sozinhos na atitude de permitir que a tecnologia os empurre aos limites da segurança. Os desbravadores de locais remotos, esquiadores de montanhas altas e alpinistas usam EPIRBs e

sistemas de posicionamento global (GPS), além de telefones celulares. Os menos treinados usam esses instrumentos como substitutos para a capacidade e a experiência que apenas os anos de dedicação cuidadosa podem proporcionar. Algumas vezes o equipamento tira todo o bom senso: o homem que começou a subir as Montanhas Rochosas sentiu frio mas não estava perdido, e ativou seu transmissor de emergência, pondo em movimento um “resgate” que foi caro e desnecessário. Esquiadores de altas altitudes que tinham transmissores de localização de emergência foram mortos em avalanches porque resolveram esquiar em condições e em lugares que não teriam ousado enfrentar se não tivessem o conforto dos equipamentos para emergência. Falso conforto. As equipes de resgate sabiam onde eles estavam — os transmissores funcionavam — mas não podiam chegar até eles e desencavá-los a tempo. Eles eram como os EPIRBs para alguns marinheiros do Oceano Austral: o equipamento funcionava, mas simplesmente para deixar que as equipes de resgate impotentes ou atrasadas demais soubessem mais ou menos onde o marinheiro estava ao morrer. Em *Into Thin Air* John Krakauer descreve um alpinista condenado no Everest, naquela terrível temporada de 1996, que falou com a mulher pelo telefone celular enquanto congelava até a morte na montanha. Nesse caso não foi a tecnologia que o pôs lá. Mas era uma demonstração macabra de seus limites. Nas altas encostas do Everest, como em algumas partes do Oceano Austral, o resgate é impossível.

Knox-Johnston especulou que você provavelmente poderia resolver todo o problema de os marinheiros da Vendée Globe assumirem riscos excessivos tirando os seus EPIRBs. Se eles não pudessem pedir ajuda, talvez fossem um pouco mais cuidadosos. Provavelmente não estava sendo sério, e não creio que os velejadores passassem a ser mais cautelosos. As regatas são tão competitivas que eles irão levar suas pranchas de surfe até o limite nas tempestades e nas ondas do Oceano Austral, independentemente de qualquer coisa. Eles simplesmente estão preparados para cortejar a morte em busca da vitória. Além disso, há longos trechos do Oceano Austral em que, ainda que você ficasse ao norte e navegasse com prudência (se isso fosse possível), se alguma coisa lhe acontecesse, não faria qualquer diferença. Você estaria longe demais, distante demais para que a tecnologia mais tradicional — navios e aviões — fosse alcançada.

Agora as coisas eram muito diferentes da época do heróico desafio de

Knox-Johnston na Golden Globe, há apenas trinta anos. Ele tinha navegado com equipamento que era pouco diferente do usado pelo capitão Cook há duzentos anos: um cronômetro que marcava o horário de Greenwich para cálculos de longitude, e um sextante — desenvolvido a partir do antigo quadrante — que operava no princípio ptolomáico de que a Terra era o centro do Universo. O sextante media a altitude dos objetos celestiais, geralmente o sol ou estrelas escolhidas, e sua distância angular com relação à posição do marinheiro na superfície da Terra. Junto com as informações numéricas essenciais contidas no almanaque náutico e nas tabelas de redução de visão americanas ou inglesas (que reduziam cálculos complexos a aritmética simples) — era só isso que Knox-Johnston, Moitessier ou qualquer marinheiro da época tinha para trabalhar. Apesar de Knox-Johnston, ter um rádio de longo alcance pouco confiável, Moitessier nem isso possuía, e nenhum dos dois tinha qualquer tipo de transmissor de emergência. Os EPIRBs ainda estavam no futuro. Quando entravam no Oceano Austral, eles sabiam que estavam profundamente sozinhos. Se não pudessem encontrar o rumo, fazer reparos ou sobreviver por conta própria, estavam acabados.

A crença em contar totalmente consigo, adotada por esses marinheiros, também se devia muito à necessidade. Se você ia para o mar, especialmente para um mar distante e esquecido por Deus, precisava ser totalmente auto-suficiente. Essa condição inevitável de navegar no oceano foi declarada de modo tremendamente descomprometido pelo ex-comando Blondie Hasler, cuja aposta de meia coroa com Chichester deu início à regata oceânica para navegadores solitários. Os navegadores solitários que tivessem problemas não tinham o direito de pedir ajuda, independentemente de onde estivessem. Tendo assumido voluntariamente o risco, estavam moralmente obrigados a aceitar as consequências. Segundo Hasler, eles deveriam “afundar como cavalheiros”.

Sendo também filho da necessidade, Knox-Johnston tinha um credo não muito diferente: o Senhor ajuda a quem se ajuda. Você precisava manobrar, rizar e timotear da melhor maneira possível. Era isso: jamais poderia contar com ajuda, e no Oceano Austral você só podia contar com que não receberia ajuda. Isso era totalmente verdadeiro também para Moitessier. No Oceano Austral ele abordava as táticas mais conservadoras possíveis. Foi obrigado a ir para o sul, entrar nas *roaringforties* para se

afastar da Tasmânia e da Nova Zelândia, e não pôde evitar descer ao sul, até quase sessenta graus, para rodear o Horn. Mas pelo teste de sua travessia pelas altas latitudes ele se mantinha no paralelo 40, para evitar o gelo e, ao máximo possível, o mau tempo. A prudência de Moitessier se estendia aos aspectos mais mundanos de sua viagem. Ele descreveu como, duas vezes por dia, esfregava creme nas mãos, examinava-as atentamente e cuidava delas se fossem cortadas — cortes na água do mar rapidamente produzem infecções sérias — ou se sofresse luxações. Durante os longos meses sozinho ao sul dos três cabos, Moitessier sabia que suas mãos eram as ferramentas essenciais para sobrevivência. Ninguém poderia ajudar se elas lhe faltassem. Ele as mimava como se fossem o conduto supremo e indispensável da música para um pianista.

Os barcos da Vendée Globe eram como espaçonaves comparados à tecnologia do século XIX dos marinheiros da Golden Globe. Os veleiros de sessenta pés variavam um pouco no tipo de instrumentos de alta tecnologia que transportavam, mas a maior parte deles tinha um grande complemento de traquitanas. Dentre essas, tipicamente, estavam um rádio de banda simples, um de longo alcance e dois VHF de curto alcance para comunicação por voz (um deles usado na mão, de modo a funcionar se a antena de VHF fosse destruída). Alguns navegadores tinham um telefone por satélite mais sofisticado — no *Géodis*, por exemplo, Auguin usava um terminal móvel Inmarsat M, que permitia comunicação por voz clara e confiável durante toda a regata. Os faxes meteorológicos eram a principal fonte de informações sobre o tempo e o tamanho das ondas. Mas nas áreas do Oceano Austral em que a informação pelo fax meteorológico era indigna de confiança ou inexistente, fotos de satélite em tempo real ou sistemas climáticos podiam ser recebidos através de um receptor de satélite Dartcom. Assim que essas fotos eram passadas por programas de computadores, o navegador podia fazer uma previsão razoavelmente acurada. A comunicação por texto — *e-mail* e faxes — era realizada por um sistema de satélite Inmarsat 6, que também transmitia previsões meteorológicas da Météo France para períodos de um a cinco dias em áreas de vinte graus quadrados no mar.

A navegação era completamente eletrônica — ainda que cada barco levasse um sextante como equipamento de reserva — e centrada num sistema de posicionamento global (GPS). O GPS recebe um fluxo quase

constante de sinais simultâneos de vários dentre aproximadamente cem satélites em órbita geoestacionária e ajusta as leituras de posição do barco segundo a segundo. Ele tem uma precisão de menos de cem metros. (Em comparação, uma posição tomada com um sextante do convés agitado de um barco pequeno presumindo que não haja nuvens para que o navegador possa, de fato, fazer a observação — é um verdadeiro sucesso se tiver uma precisão de menos de cinco milhas.) O sistema, uma invenção militar americana, pode proporcionar leituras com precisão de menos de dez metros. Mas para uso civil os militares degradam a informação recebida pelo GPS para impedir que marinheiros e caminhantes — que usam os instrumentos pequenos e baratos — ameacem a segurança da América. Além disso o equipamento fornece dados constantes com relação ao curso e à velocidade do barco, dando assim informações, por inferência, sobre os efeitos dos desvios ou das correntes em movimento.

Todos os barcos da Vendée Globe e da BOC precisam ter radar, que é uma proteção em grande parte teórica contra a colisão com o gelo. Mas é útil para encontrar navios e tempestades súbitas nas *doldrums*. Além disso os veleiros levam um conjunto de instrumentos que mostram a velocidade e o curso do barco, a velocidade e o ângulo do vento e a profundidade do oceano. O centro de toda essa teia é um computador *laptop* aparafusado no barco, no qual entram as informações vindas do Inmarsat C, dos GPS e dos vários instrumentos individuais. Além disso ele também pode receber mapas eletrônicos (ainda que os barcos também levem os tradicionais, de papel), que mostram uma imagem una da localização e do movimento do barco, derivada do fluxo de dados que está recebendo.

Alguns navegadores tinham *software* de roteamento climático. Auguin, por exemplo, usava um programa sofisticado chamado MaxSea, rodando em seu *laptop* Mac (ele também tinha um PC que fazia os outros serviços de computador a bordo). O MaxSea ligava-se ao GPS de modo que as posições pudessem ser atualizadas nos mapas eletrônicos do sistema. O programa também registrava a velocidade do barco com relação à velocidade aparente e à direção do vento. Com tudo isso, e quando recebia dados sobre os ventos previstos pelos gráficos de vetor de vento da Météo France, o MaxSea podia programar um rumo otimizado para o barco. As regras da regata proibiam informações de roteamento vindas de especialistas em terra — “sem assistência” incluía isso também —, mas os

marinheiros tinham a permissão de usar este programa poderoso, desde que fossem seus únicos intérpretes.

Em algumas partes do Oceano Austral os barcos experimentam grandes variações magnéticas que causam tumulto nas bússolas tradicionais. Essas bússolas não são mais essenciais para a navegação, mas são necessárias para controlar os pilotos automáticos. Alguns barcos levavam uma bússola de giroscópio, que é imune à influência magnética. Os navegadores que não podiam se dar ao luxo desse equipamento muito caro (além disso era delicado e precisava de muita energia elétrica) tinham de guiar à mão ou ficar constantemente de olho nos pilotos automáticos sempre que estavam velejando através de áreas de anomalia magnética — um desgaste em sua energia, já que o sono era reduzido ou interrompido por mais um motivo.

Todo esse equipamento de comunicação e navegação representa muita coisa para ser acompanhada e controlada a cada dia. Não é de espantar que os navegadores da Vendée Globe passassem a maior parte do dia em suas mesas de navegação — freqüentemente mais tempo do que passavam dormindo num típico período de vinte e quatro horas.

Os equipamentos mais revolucionários eram os que os marinheiros esperavam jamais usar, ainda que nesta regata, aparentemente, eles estivessem destinados a ser usados com alguma regularidade. Os transmissores de rádio para posicionamento de emergência — EPIRBs — mudam dramaticamente as chances de resgate quando um marinheiro tem problemas sérios. São pequenos e portáteis — um dos mais novos, por exemplo, tem o tamanho de uma lanterna grande e pesa menos de um quilo e meio — e há muitos tipos diferentes.

Cada barco tinha de levar três dos EPIRBs ARGOS mais antigos (um, preso à amurada de popa, agindo como indicador de posição contínuo), que, quando ativado em modo de alarme, mandava sinais para o sistema ARGOS, de três satélites em órbita polar. Os outros dois ARGOS a bordo eram mantidos sob o convés, e o marinheiro também podia ativá-los em modo de alarme, se necessário. Um dos três ARGOS precisava ser equipado também com uma unidade de GPS. Os navegadores deveriam ativar essa unidade quando passassem pelas marcas obrigatórias da regata: o Cabo Horn ou as duas posições de passagem indicadas por latitude e longitude no Pacífico Sul, por exemplo. O equipamento GPS, que usava toda a rede de satélites de posicionamento global, proporcionava um resultado mais

preciso do que um simples ARGOS usando os três satélites desse sistema.

Além disso cada barco da regata precisava ter um dos novos EPIRBs SARSAT 406 (o número se refere à frequência em que o sinal era transmitido — 406 megahertz). Quando é ativada, a unidade transmite uma identificação codificada digitalmente na frequência 406. Pode demorar até uma hora antes que os satélites transmitam o sinal a um centro de busca e resgate, ainda que em geral seja muito mais rápido do que isso. (Os sinais dos transmissores Inmarsat E, de última geração, que entraram no mercado no início de 1997, são recebidos nos centros em dois minutos.)

Os EPIRBs 406 têm duas grandes vantagens sobre o tipo mais antigo. Primeiro, cada 406 deve ser registrado para uma pessoa específica, num centro de controle de missão COSPAS, da Rússia, ou SARSAT, dos Estados Unidos. De modo que quando o centro de busca e resgate recebe o sinal codificado, sabe imediatamente quem está com problemas e que tipo de embarcação devem procurar. É mais fácil descartar os falsos alarmes — um grande problema com os EPIRBs mais antigos. A segunda vantagem do 406 é que o satélite que recebe o sinal de emergência pode armazená-lo e depois enviá-lo quando uma estação de recepção chegar ao alcance. Os EPIRBs mais antigos precisavam de “visibilidade mútua”; o satélite precisava “ver” a fonte de sinal e a estação de terra simultaneamente antes de fazer a transmissão. Os EPIRBs 406 vêm em dois tipos: um é ativado automaticamente assim que flutuar livre de sua braçadeira; o outro deve ser ativado manualmente. Os barcos da Vendée Globe carregavam esse último tipo para reduzir a chance de alarmes falsos — o marinheiro tinha de assumir a atitude precisa e positiva de apertar o interruptor. Os navegadores da Vendée Globe eram obrigados, pelas regras, a levar quatro EPIRBs, e alguns deles tinham cinco. A redundância era especialmente bela no caso daqueles pequenos instrumentos: quanto mais, melhor.

Na Vendée Globe, os EPIRBs de Dinelli salvaram sua vida. Sem eles nenhum avião poderia encontrá-lo. Goss teria procurado em meio à vastidão das ondas do Oceano Austral durante mais de um dia — se alguém achasse que valia a pena ele voltar. Com uma chance infinitesimal de encontrar o barco de Dinelli e com a área de busca, que já era incerta a princípio, crescendo por vintenas de milhas quadradas a cada hora enquanto a ação do vento e das ondas interferia na posição original presumível do barco, Goss teria cumprido seu dever formal de marinheiro. Depois, sendo liberado da

busca por Jeantot, teria voltado, tristemente, e seguido de novo a favor do vento, mais solitário do que nunca nas mandíbulas poderosas do Oceano Austral. Ninguém saberia como Dinelli teria morrido ou que seu barco tinha afundado antes mesmo de Goss se aproximar, com Dinelli amarrado ao convés, sem uma balsa salva-vidas australiana miraculosamente aparecendo no último instante.

Há uma potência ambígua na tecnologia dos EPIRBs. Ela encoraja os marinheiros da Vendée Globe a abandonar o conservadorismo de Knox-Johnston e Moitessier, com sua negociação cautelosa nas bordas do Oceano Austral ao longo da linha de latitude de quarenta graus. Ele os leva mais para o sul, mais perto do gelo, freqüentemente nas piores condições climáticas. Ao mesmo tempo os transmissores podem salvá-los quando o Oceano Austral for demais para qualquer barco pequeno. As engenhosas máquinas ligadas aos satélites interferem no próprio comportamento de cujas consequências fatídicas eles foram projetados para resgatar pessoas.

Além disso, os EPIRBs provocam outro tipo de paradoxo. A comunicação de último tipo que eles proporcionam baseia-se num dos mais complicados tipos de tecnologia — a recepção e transmissão via satélite de sinais de rádio — os pulsos invisíveis de energia mandados por um tipo de espaçonave em órbita. Mas uma vez que os sinais de socorro tenham sido passados para as potenciais equipes de resgate, a tecnologia subitamente fica muito mais primitiva. As tripulações humanas dos aviões e das embarcações partem para os pontos mais distantes na última grande região inóspita da Terra, quase até o final de seu raio de alcance, no serviço difícil e grosseiro de retirar corpos vivos ou mortos do mar. A passagem clínica de informações digitais para computadores em órbita resultou num avião australiano atuando mais longe da Terra e de instalações de reabastecimento do que qualquer pessoa já estivera antes, e em Goss levando seu barco para dentro de um furacão, arriscando tudo para salvar outro homem.

Mo quarto dia do Ano-Novo a fileira de barcos da Vendée Globe tinha se estendido para mais de cinco mil milhas. Dia a dia Auguin aumentara sua liderança sobre Roufs e agora estava mil e seiscentas milhas à frente do canadense, e a apenas novecentas milhas do Horn, seu “portão de saída do inferno”. Ele estava farto do frio, do vento e da tensão. Mas uma coisa estranha vinha acontecendo com o clima. Auguin e os quatro barcos seguintes — os de Roufs, Thiercelin, Laurent e de Broc — encontraram-se

num sistema climático incomum, de duas mil milhas de extensão, com vento fraco e rajadas frequentes, acompanhadas de neve. Nas condições mutáveis, os marinheiros tinham de rizar constantemente as velas, depois tirar os rizos, diminuir o pano e ajustar o rumo. Nas últimas vinte e quatro horas Auguin havia dormido apenas uma hora. Laurent reclamou de que a Météo France previra um dia de ventos fracos, mas as condições mais calmas tinham se estendido por três dias. Era um descanso dos vendavais e das ondas grandes, mas isso faria com que eles não saíssem do Oceano Austral, e outras zonas de baixa pressão usuais estavam a caminho — os barcos mais atrás estavam recebendo-as. Como dissera Knox-Johnston, esperar era quase tão ruim quanto receber o mau tempo. Pela primeira vez o clima no Oceano Austral não estava mais ou menos uniforme para toda a flotilha. Dumont, por exemplo, três mil milhas atrás, estava recebendo um vento em média de quarenta nós, com vendavais mais fortes. Nada especial. Chabaud, quatro mil milhas atrás de Auguin, estava no meio de um vento de sessenta nós.

Na parte de trás da flotilha, Bullimore e Dubois, velejando a quarenta milhas um do outro, já enfrentavam uma forte tempestade de noroeste. Mas, ainda mais agourento, a previsão do tempo para a área deles parecia estar captando os primeiros sinais do que os meteorologistas chamam de “bomba” — uma área de baixa pressão de desenvolvimento muito rápido e intenso — que em breve iria alcançá-los. Eles podiam esperar uma depressão de alta latitude, de estrutura típica, mas com ventos mais explosivos do que o usual e uma mudança de tempo muito abrupta de oeste para sudoeste enquanto o centro passava. Não era somente outra depressão. Era um problema a caminho.

E, de fato, o resgate de Dinelli tornou-se rapidamente apenas o primeiro ato no drama de Natal da Vendée Globe. Goss ainda estava fazendo uma navegação de sobrevivência em direção a Hobart quando os transmissores começaram a funcionar de novo.

O barco de Bullimore deu um salto mortal quando sua quilha se partiu subitamente. Não houve sequer uma perda de direção preliminar. O *Exide Challenger* simplesmente rolou de frente enquanto descia uma onda, com Bullimore dentro. Não sobrou uma xícara de chá, mas ele terminou de fumar o cigarro, pensando no que fazer em seguida. Depois, a janela

despedaçada pela retranca, o barco se inundando instantaneamente, o conteúdo da cabine sugado para o mar. Bullimore mergulhando e passando pela escotilha para tentar cortar sua balsa salva-vidas. A escotilha fechando-se bruscamente, cortando seu dedo. Lançando um de seus transmissores ARGOS pela janela quebrada, em meio aos destroços redemoinhantes de cabos e vergas, até o que ele esperava que fosse a superfície. Subindo em cima de sua pequena concha, metade dentro, metade fora da água gélida. Esperando o que poderia acontecer: mais provavelmente a morte.

Quase que simultaneamente, Dubois perdeu o mastro, ficou com o barco de pé, rolou de novo e permaneceu de cabeça para baixo. Depois de duas horas saiu pela escotilha de popa, incapaz de alcançar seu EPIRB 406, e acionou dois de seus transmissores ARGOS, amarrando-os ao corpo como os montanhistas faziam, subindo pela encosta íngreme e escorregadia do casco para agarrar-se a um dos dois lemes. Sendo varrido para o mar. De algum modo conseguindo subir de volta ao casco, exposto a toda a força das ondas gélidas e do vento com temperatura abaixo de zero. Esperando, como Bullimore.

Jeantot e o serviço de coordenação de resgate na Bretanha (que recebeu os primeiros sinais de satélite), o centro operacional regional de busca e resgate — CROS, segundo sigla francesa — passaram aos australianos o serviço de responder aos pedidos de socorro. Esses pedidos, como o de Dinelli, estabeleciam a área de atividades. Dessa vez nenhum outro participante da regata estava a uma distância de onde poderia alcançar Bullimore ou Dubois. Correndo no final da flotilha da Vendée Globe por causa das paradas forçadas nos portos, eles estavam particularmente isolados. O marinheiro mais próximo era Chabaud, a mais de mil e duzentas milhas a leste, a favor do vento. Para ela era impossível voltar. Apenas os australianos tinham alguma chance de resgatar os dois, presumindo que ainda estivessem vivos. O centro de coordenação de resgate marítimo australiano em Camberra pediu ajuda à Força Aérea e à Marinha. Um avião P-3 Orion da Força Aérea, especializado em busca e resgate de longo alcance, foi despachado imediatamente, seguido no outro dia por uma fragata, a *Adelaide*.

Até mesmo esse rápido navio de guerra levaria quatro dias para chegar aos barcos danificados — presumindo que o tempo permitisse que ele

fizesse a travessia no Oceano Austral à velocidade máxima de cruzeiro. Presumindo, também, que não tivesse problemas com os ventos fortes e as ondas grandes. Como a maioria dos modernos navios de guerra, era uma embarcação leve de alumínio, e seu casco de três oitavos de polegada tinha uma resistência finita ao impacto das ondas. Tinha sido informada a existência de grandes quantidades de gelo por volta de quarenta e dois graus sul, não muito longe das posições dos iates. O *Adelaide* era tão vulnerável aos danos causados pelo gelo quanto os barcos da Vendée Globe. Além disso ele não era projetado para enfrentar as ondas do Oceano Austral — ninguém tinha confiança completa na capacidade de o barco enfrentar um tempo ruim naquela região. Além disso ele precisaria ser reabastecido, para ter alguma chance de chegar às posições definidas pelos ARGOS na velocidade máxima, manobrar e voltar de novo. Um petroleiro da Marinha foi autorizado a partir de Fremantle e encontrar o *Adelaide* no caminho de volta ao porto. Bullimore e Dubois tinham estado velejando a quarenta e um graus de latitude. Estavam consideravelmente mais perto do Antártico do que da Austrália. Os australianos nunca tinham armado um resgate tão longe de terra, ninguém tinha feito isto, e essa era uma operação extremamente difícil — uma investida rápida através de mares tempestuosos em direção ao Antártico numa corrida contra a próxima grande zona de baixa, que já aparecia nos mapas meteorológicos.

Quanto aos aviões, os Orion podiam voar tão longe assim e voltar se não ficassem mais de três horas na região, se os cálculos de consumo de combustível estivessem corretos e se não surgissem ventos de frente imprevistos e nenhum problema mecânico. A exigência operacional usual de que os aviões pousassem com pelo menos combustível suficiente para voar quarenta e cinco minutos foi abandonada. Eles poderiam reduzir o prazo extra para apenas quinze minutos. Era uma margem muito pequena. A operação forçaria o aumento da área de alcance dos aviões e do navio, e também colocaria suas tripulações em risco.

Seguindo o procedimento padrão, o centro de resgate emitiu um alerta para os navios comerciais da área. Um petroleiro respondeu — era a única outra embarcação nessa área remota do mar. O *Sanko Phoenix* estava a mais de setecentas milhas das posições de socorro — metade da distância para Fremantle, de onde vinha o *Adelaide*. Mas o navio totalmente carregado só podia fazer oito nós, e se o tempo não piorasse mais, demoraria pelo menos

dois dias e meio para chegar à área de busca. O desvio do navio de noventa mil toneladas em direção aos dois iates de dez toneladas e a volta à posição que se encontrava custaria aos seus proprietários perto de cem mil dólares. Mas — a lei não escrita do mar — o comandante do petroleiro respondeu ao pedido dos australianos imediatamente, e virou na direção das posições dos ARGOS.

O primeiro Orion a decolar na manhã de cinco de janeiro teve sorte. Voando a trezentos pés acima das ondas com altura de cinco andares, num vento furioso de setenta nós, encontrou o barco de Dubois, a despeito das informações precárias de posicionamento vindas dos antigos satélites ARGOS de órbita polar. A tripulação do avião pôde ver Dubois, ainda empoleirado no fundo do barco, com a quilha intacta, um dos braços em volta de um leme, acenando freneticamente. Por acaso, as apreensões com relação à capacidade de os projetos da Vendée Globe ficarem de pé não tinham sido equivocadas. Apesar do peso da quilha, o barco de Dubois tinha permanecido emborcado durante meio dia, e parecia confortavelmente estável.

O Orion conseguiu lançar duas balsas salva-vidas na água perto de Dubois. Nessas circunstâncias — com ventos e ondas de força de tempestade, e contando com a velocidade do avião e a derivação do barco — esse era um serviço difícil. Avaliar a longa curva parabólica das balsas saindo da barriga do avião para a superfície da água era puramente questão de habilidade manual e visual dos hominídeos — como o longo vôo de uma bola de três pontos em direção à cesta. Com pouco combustível, o Orion teve de subir imediatamente para longe do francês e voltar. Enquanto o avião desaparecia, Dubois, gélido e desesperado, lançou-se do barco no mar para nadar os cem metros até as balsas, como um astronauta sem cabo umbilical afastando-se de sua nave para o vácuo do espaço. Era a natação de sua vida. Enquanto tentava subir numa das balsas, uma onda virou-a. Ele estava longe demais do barco para poder nadar de volta. De novo pensou que ia morrer. Sentia a tristeza peculiar e o arrependimento dos jovens que morrem cedo demais. Mas não entrou em pânico. Por fim conseguiu arrastar-se para a balsa danificada que ia se desinflando lentamente, onde ficou deitado numa poça de água suportando o tremendo frio.

Uma hora depois chegou um segundo Orion, usando como orientação o sinal de uma bóia deixada pelo primeiro avião. Esse Orion largou outra

balsa quase em cima de Dubois. Finalmente ele pôde arrastar-se para uma balsa salva-vidas funcional com um pouco de comida de emergência e água, abrigado do vento de menos trinta graus centígrados, e quase que totalmente fora da água gélida — ainda que temporariamente. Dentro de uma hora a balsa foi emborcada por uma onda e Dubois foi lançado de novo no mar. Com o vendaval ainda soprando com força entre 9 e 10, subindo até cinquenta e cinco nós, ele ainda conseguiu virá-la de novo e subir.

O Orion virou para procurar o barco de Bullimore. A noite já estava caindo, e nenhum outro avião viria antes do dia seguinte. A visibilidade era de cerca de oitocentos metros, o teto de nuvens tinha menos de cem metros de altura, o vento ainda soprando entre cinquenta e sessenta nós. Com as informações de posicionamento dadas pelo satélite ARGOS chegando lentamente, a tripulação passou para um padrão de busca visual. Contra todas as chances — a sorte de todo mundo estava fluindo livremente nessa operação de resgate — o avião encontrou o *Exide Challenger* emborcado, bastante baixo na água, sem a Quilha, rodeado por pedaços de cordame e mastros, sem qualquer sinal de vida a bordo. Era impossível dizer se Bullimore estava morto ou vivo dentro do casco branco, virado, de aparência frágil, ou se tinha se afastado em sua balsa salva-vidas. Como estava no final do combustível que poderia usar na área, o Orion não podia fazer mais nada. No crepúsculo do Oceano Austral, com a tempestade ainda uivando, ele voltou para a terra.

Bullimore continuava vivo. Estava com frio, com um dedo a menos, sem saber se seus transmissores ARGOS tinham funcionado ou se um resgate estava a caminho. O mundo saberia que ele estava com algum tipo de problema porque seu *transponder* ARGOS devia ter parado de emitir o sinal de posicionamento quando ele emborcou. Mas se os sinais de emergência não tivessem sido recebidos, talvez Jeantot demorasse mais a iniciar a busca. Ele podia atribuir a perda do sinal a problemas elétricos, ou a um defeito do qual Bullimore não tivesse consciência. Se seus transmissores de emergência não tivessem funcionado, se não houvesse um posicionamento recente, que equipe de resgate, finalmente em sua busca, iria encontrá-lo em toda essa vastidão? Seu nome seria acrescentado à lista de desaparecidos sem explicação. Mas no leve brilho da luz do dia que passava entre as ondas — não muito para ver grande coisa, mas mesmo assim encorajador — e na escuridão absoluta da noite no Oceano Austral,

ele teria de suportar.

— Sou forte como os antigos cordões de botas — disse ele. — Um pouco incomum; as coisas não me abalam.

Ainda avaliando os pontos positivos e negativos de seus vários planos de sobrevivência. Aos cinquenta e sete anos, ele estava longe de se sentir acabado. As ondas continuavam entrando e saindo da cabine.

— Era como uma máquina de lavar vinda do inferno.

Em alguns lugares, quando ele ficava de pé, a água chegava ao seu pescoço. Ocasionalmente passava por cima da cabeça. O frio fazia seus olhos doerem. As ondas continuavam a quebrar dentro da cabine — a mesa de navegação, a comida, os instrumentos, o sextante, pedaços do beliche, tudo foi sugado pelo buraco na gaiúta da cabine. A água entrando e saindo estabelecia uma espécie de efeito de sifão, que bombeava ar para dentro e para fora do barco a cada movimento.

— O vento era como uma nevasca no barco.

Além disso tudo, Bullimore tinha de enfrentar os efeitos do frio do vento dentro de sua cabine despedaçada.

Ele encontrou e comeu uma barra de chocolate com gosto de sal. Apenas uma pequena quantidade de água doce tinha sobrevivido ao emborcamento, mas ele preservara a bomba de dessalinização. Mil viradas de manivela produziam um copo de água potável. Ele bombeou durante horas mantendo a extremidade da mangueira na boca, sugando a água preciosa gota a gota.

Sua balsa salva-vidas continuava intacta, mas estava amarrada no piso do *cockpit* invertido. Ele mergulhou uma dúzia de vezes na água gélida tentando soltá-la. Durante horas, após cada mergulho, sua cabeça doía com o frio. Ele queria arrastar a balsa para a cabine e prepará-la para ser lançada dali. Achava que poderia empurrá-la presa a um cabo, através da janela da cabine, depois seguir o cabo até a superfície, onde poderia inflar a balsa. Como não havia garantia de que o *Exide Challenger* permaneceria flutuando, preparar a balsa para o caso de que isso não acontecesse era um de seus planos de sobrevivência. Mas a balsa não cedia: tinha muita fluabilidade para que ele conseguisse levá-la através da escotilha da escada de tombadilho. E ele não conseguia passá-la por baixo das braçolas do *cockpit* invertido (as pequenas paredes protetoras a cada lado da escotilha).

Por fim, na manhã de 9 de janeiro, no verão austral, quatro dias e meio depois de barco de Bullimore ter embarcado, o *Adelaide* chegou. Ele estava deitado em sua prateleira, queimado de frio, hipotérmico, quase em choque mas — incrivelmente — vivo. Ouviu um barulho de descarga, e depois uma batida forte no casco. Era o barco inflável do navio de guerra. Um dos tripulantes estava batendo na fibra de carbono com o lado rombudo de uma machadinha. Eles achavam que teriam de abrir um buraco no casco para chegar até Bullimore, vivo ou morto. Se é que ele estava ali; se não tinha se afastado em sua balsa salva-vidas.

— Mas então eu entrei na água, não foi? Desci como um foguete. Encostei o ouvido contra a lateral do casco.

Bullimore queria ter certeza de que havia alguém ali antes de tentar mergulhar através da escotilha e chegar à superfície. Se estava tendo alucinações e não houvesse ninguém, ele não poderia voltar ao barco de novo. Ficaria nadando sozinho no Oceano Austral, sem ter aonde ir. Em seguida teve certeza de ouvir pessoas falando em inglês. Gritou que estava ali, respirou fundo e mergulhou — passando pela escotilha até chegar ao *cockpit*, juntando toda a força contra o volume e a flutuabilidade de sua roupa de sobrevivência e o empuxo para trás de suas botas de usar no mar, para mergulhar ainda mais abaixo das braçolas, dos cabos guias, e finalmente subir pelo emaranhado de cabos, pedaços de mastro e barco, com os pulmões quase não suportando, os braços e as pernas se emaranhando e depois desemaranhando na teia de destroços.

E então ele estava na superfície. Logo à sua frente se encontrava o *Adelaide*. Como diz o ditado, ele nunca tinha visto uma coisa tão bonita na vida. Sentiu um jorro de alívio; a tensão se esvaiu imediatamente. Em seguida sentiu euforia, empolgação, alegria. Percebeu como estava surpreso ao ver que iria sobreviver.

O bote inflável estava do lado oposto de onde ele havia chegado à superfície, com a tripulação deliberando sobre como abrir um buraco no duro material do casco. A princípio não viram Bullimore chapinhando desesperadamente na água. Depois, por cima do casco virado, eles o avistaram. Um mergulhador chegou primeiro, envolvendo-o com os braços, encostando os lábios em seu ouvido:

— Peguei você, você vai ficar bem.

No barco inflável, os tripulantes o envolveram num cobertor térmico de

material metálico e o abraçaram. Sua cabeça estava apoiada num colo. Ele balançou o cotoco do dedo cortado, preocupado com a hipótese de que alguém tentasse agarrar sua mão.

— Você vai ficar bem, companheiro. Você vai ficar bem!

Bullimore ouviu os sotaques australianos, tão parecidos com o dele, no lado do planeta oposto à Inglaterra. Uma herança do império britânico no mar. Eles levantaram todo o barco inflável de dentro da água e colocaram no convés do navio usando um guindaste, em vez de tentar levar Bullimore por uma escada. No convés, para o pasmo de Bullimore, Dubois se adiantou, pegou sua mão e apertou-a. Claro que ele não soubera coisa alguma sobre as dificuldades do francês. O helicóptero Seahawk do *Adelaide* finalmente conseguira voar quando o vento baixou para menos de quarenta nós. Ele tinha apanhado Dubois em sua balsa salva-vidas há poucas horas.

A meteorologia previa outra depressão iminente: um grande sistema a sudoeste, movendo-se rapidamente a quarenta nós na direção deles. A sorte se manteve: o *Adelaide* não tinha combustível suficiente para ter enfrentado uma tempestade e depois realizar uma busca e o resgate no mar. Dentro de horas o vento noroeste tinha aumentado de novo para força de tempestade e as ondas, ainda grandes, começaram a crescer mais. À noite, quando a frente passasse, o vento, segundo seu costume, voltaria para o oeste e depois para sudoeste, e sopraria com mais força ainda. Enquanto o navio de guerra virava para o norte em busca do porto, os barcos abandonados da Vendée Globe eram carregados para longe nas ondas violentas do Oceano Austral.

Um homem corajoso lutando contra a diversidade é um espetáculo para os deuses. Sêneca, o filósofo do estoicismo, estava falando sobre como as pessoas reagem ao infortúnio e ao sofrimento inevitável, não procurado, que a vida trás. Cada homem é um Jó. Supostamente os deuses assistem à nossa resistência pacífica com sua curiosidade elevada e distanciada de sempre. Mas e quanto às adversidades que os seres humanos trazem para si próprios? Quando colocamos o pescoço na forca? Cada ser humano um herói, procurando aventura, buscando o risco e dominando-o. Sem dúvida isso também interessa aos deuses, provoca neles admiração pela nossa ousadia e engenhosidade. Se tivermos sucesso, isso não significa que somos abençoados? Se não existem deuses, ou se eles não se importam

com o que fazemos, podemos chegar a uma conclusão secular. Os quatro homens que tinham feito parte dos milagres de Natal da Vendée Globe — Dinelli, Goss, Dubois, Bullimore — tinham reagido bem ao desafio de suas vidas. Os profundos riscos implícitos em velejar no Oceano Austral não poderiam ter sido demonstrados de modo mais vívido. Mas eles tinham se saído bem; tinham mantido a coragem e sobrevivido.

9. UMA ZONA DESCONHECIDA

O “chamado à aventura” ... significa que o destino convocou o herói e transferiu seu centro espiritual de gravidade de dentro da palidez de sua sociedade para uma zona desconhecida. Essa região fatídica onde estão o tesouro e o perigo pode ser representada de modos variados ... mas é sempre um lugar de seres estranhamente fluidos e polimorfos, tormentos inimagináveis, feitos sobre-humanos e deleite impossível
— JOSEPH CAMPBELL, *The hero with a thousand faces*

Eu era um guerreiro correndo perigo.
— ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY, *Wind, Sand and Stars*

É INTERESSANTE PENSAR na combinação de compulsões e desejos que impulsionam esses marinheiros ao Oceano Austral. Na BOC de 1994-95, uma regata solitária ao redor do mundo em quatro escalas, Nigel Rowe, um inglês urbano, cansado de organizar a regata para a empresa onde trabalhava, a British Oxygen, decidiu entrar pela primeira vez na brincadeira. Em pouco tempo descobriu que os competidores profissionais, os marinheiros que viviam disso e que dominavam os segredos da regata, estavam num jogo diferente do dele, com regras diferentes.

Rowe estava perto do final da flotilha em seu barco de quarenta e oito pés, tentando enfrentar uma tempestade de sessenta nós no Oceano Austral. Enquanto olhava de sua escada de tombadilho para as ondas gigantescas, em meio ao terrível e ensurdecido “grito de bruxas do vento” contra o cordame do barco ele se tornou presa de um medo profundo. No frio feroz, estava suando. Não conseguia respirar.

— Algum punho grande espremia meu estômago com um aperto de ferro ... Santo Deus, salve a todos nós desse inferno. O que tinha começado como um sonho, velejar sozinho ao redor do mundo, havia se transformado num pesadelo vivo.

Adiante dele, os líderes da regata passavam pelo mesmo tipo de

condições — vento de sessenta nós com tempestades de neve — mas enfrentavam-nas de modo diferente, com um desdém quase psicótico com relação à segurança. A maioria daqueles barcos tinha velas danificadas e equipamento quebrado, mas não por causa de descuido ou falta de habilidade, observou Rowe, era, “a busca implacável deles, vinte e quatro horas por dia, por aquela fração extra de um nó na velocidade do barco, diminuindo as margens de erro até o limite mínimo que conheciam, que os colocava numa liga especial”. Ele estava espantado com os outros.

O americano Steve Pettengill, que estava velejando um dos grandes barcos de sessenta pés, de último tipo, algumas vezes usava uma camiseta com as palavras “se você não está no limite, está ocupando espaço demais”. O “limite” é onde o marinheiro solitário precisa estar para vencer uma regata. Os navegadores profissionais na BOC, como os participantes da Vendée Globe, costumavam correr riscos mais adequados a veleiros em lagos e baías fechadas, a poucos quilômetros do abrigo ou do resgate. Eles se impulsionavam e a seu barco o mais próximo possível do ponto de rompimento dos componentes humanos e mecânicos — para aquele espaço estreito entre o controle e o desastre evitado por pouco. Num determinado ponto da tempestade que aterrorizava Nigel Rowe, Pettengill, o mais bem-sucedido competidor solitário americano, viu seu barco deitar e a cabine submergir tão fundo que seus ouvidos estalaram.

O lacônico e irônico australiano David Adams, com seu barco de cinquenta pés, o *True Blue*, estava velejando junto ao lado dos barcos maiores e liderando a classe 2 (para barcos de até cinquenta pés na BOC, que tinha duas classes), e controlando seu barco como se fosse um monotipo gigantesco.

— Estou totalmente atolado — disse ele ao quartel-general da regata. — Estive vinte e quatro horas no leme, enfrentando quarenta e sessenta nós de vento. Quatro vezes o barco adernou até encostar o mastro na água. Uma vez, descemos um enorme paredão de água e o barco ficou quase inteiramente submerso. Aqui é questão de sobrevivência, e não de disputa.

Mais tarde ele escreveu:

— Numa tempestade gigantesca, quando você está correndo em pura adrenalina, já basta continuar vivo na próxima meia hora e dane-se a regata.

Adams chegou a ser jogado ao mar num determinado ponto. Estava usando um arnês e ficou preso ao barco, mas só conseguiu voltar a bordo com grande dificuldade.

Seu arquiconcorrente (e bom amigo) na classe 2 era o italiano Giovanni Soldini. Eles estavam disputando pescoço a pescoço, freqüentemente um à vista do outro, desde praticamente o início da regata. Mas mesmo no limite parecia haver diferentes graus de insanidade. Soldini recusou-se a igualar seu rival em tudo.

“Adams! Que merda!” escreveu ele num fax. “Ele estava cem milhas adiante ontem ... mas ele é maluco. Ele passa todo o tempo no leme, do lado de fora. E um risco louco. Eu não faço isso. Não quero me matar.”

No final dessa perna da regata, entre a Cidade do Cabo e Sydney, Adams não hesitou em admitir que sentiu medo:

— Foi a pior experiência da minha vida, aterrorizante demais ... Houve vezes em que pensei: nós não vamos sair dessa.

E ele não tinha ficado no *cockpit* necessariamente para se adiantar aos outros — sua motivação era ainda mais básica.

“As pessoas freqüentemente me perguntavam como eu conseguia ficar no leme durante horas e até mesmo dias em meio àquelas tempestades”, escreveu ele. “O medo é um grande motivador. Eu achava que se largasse o leme morreria. E simples assim. Por isso continuava ali.”

E velejando. Adams participou de várias regatas oceânicas de longa distância desde a BOC. No início de 1998 ele montou de novo uma tripulação com Isabelle Autissier, na Gold Race, uma disputa de velocidade de Nova York a São Francisco através do Oceano Austral, rodeando o Cabo Horn pelo “caminho errado”, contra o vento e a corrente. (Parlier e Auguin foram comandantes dos outros barcos na regata de três veleiros. Parlier venceu, com Autissier e Auguin em segundo e terceiro.)

Os marinheiros resgatados da Vendée Globe também continuarão velejando. Dinelli disse que não ficou com medo enquanto esperava em seu barco afundando. Talvez seja verdade. Mas mais tarde ele pagou o preço, e continua pagando. “Na minha cabeça essas imagens são terríveis, muito difíceis. À noite eu tenho pesadelos.”

Num determinado ponto, enquanto estava me contando seu sofrimento Dinelli parou de falar abruptamente, levantou-se e foi até a porta da casa. Abriu-a e olhou para a rua e os campos próximos, bem-cuidados e com

cercas vivas, da região de Vendée, em direção ao mar distante por detrás da névoa. Depois de cerca de um minuto, controlada a emoção, ele voltou à sua cadeira e retomou a história.

Mais tarde, quando se ausentou para apanhar uns amigos velejadores ingleses que estavam de visita, sua futura mulher, Virginie, disse-me que Raphaël tivera sorte de enfrentar o trauma de seu afundamento. Foi como voltar ao cavalo imediatamente. Após resgatar Dinelli, Goss rumou para a Tasmânia, a mais de duas mil milhas de distância. Eles foram alcançados quase imediatamente pelo tempo ruim de outro sistema frontal, e Dinelli, ainda em choque e seriamente hipotérmico, sentia medo, às vezes quase pânico, enquanto escutava o barulho e o ranger tão familiares de um barco de sessenta pés em meio a uma tempestade. Será que ele escapara por um triz apenas para atrasar sua inevitável morte no oceano? Dia a dia, enquanto o mau tempo continuava e Dinelli recuperava a saúde, seu medo diminuía. Quando o *Aqua Quorum* chegou a Hobart, dez dias depois, ele havia recuperado totalmente o equilíbrio emocional. Mas sem essa experiência imediata do mau tempo, segundo Virginie, ele teria achado muito difícil velejar de novo. Mas Dinelli fará isso. Quando nós conversamos, ele estava começando sua campanha para encontrar um patrocinador para a próxima Vendée Globe no ano 2000. Quase que certamente conseguirá — agora ele é um astro da vela da mídia francesa.

O título do livro de Dubois sobre sua sobrevivência miraculosa é *J'y retournerai* (“Eu retornarei”). Presumivelmente ele fala a sério. Bullimore também considera a Vendée Globe um negócio inacabado. Apesar da discordância de sua mulher, o *merveilleux bouledogue* gostaria de participar de outra. Quando falamos, ele tinha sobre a mesa uma proposta de projeto de um novo barco do Groupe Finot. Autissier e Thiercelin competirão na Around Alone de 1998-99. Goss já levantou patrocínio para os quatro milhões de libras de que precisará para participar da “The Race” — uma louca disputa de velocidade ao redor do mundo para barcos com tripulação múltipla e projetos sem restrições, que começa em 31 de dezembro do ano 2000. Adrian Thompson projetou um grande multicasco para participar dessa extravagância onde vale tudo — um catamarã de cento e quinze pés, capaz de cortar as ondas, com dois mastros rotativos, um em cada casco. Será capaz de velejar a quase quarenta nós. Até a largada dessas grandes regatas, todos os marinheiros disputarão vários troféus menos importantes

atravessando o Atlântico.

Tentei imaginar minha reação às condições do tumulto inimaginável numa tempestade do Oceano Austral. Não sei o que teria feito. Na melhor das hipóteses, creio, tentaria me segurar como Nigel Rowe e esperar uma saída. Na pior ... talvez ligar meu EPIRB e começar a gritar pedindo socorro. Eu admirei Rowe tremendamente por conseguir passar por seu sofrimento e chegar à Austrália — ele se retirou da regata pouco depois da largada da terceira perna em Sidney, após o reaparecimento de problemas crônicos no cordame e no leme. Ele era muito mais parecido comigo do que Adams, Pettengill, Goss ou Dinelli. Suas reações pareciam ser de uma pessoa “normal”, e eu entendia o modo como ele expressava seu medo e reagia ao mesmo. Eu não conseguia entender como a turma “do limite” podia continuar em frente, ou por que voltava para mais, regata após regata.

Várias expressões foram criadas para descrever pessoas como os profissionais da BOC e da Vendée Globe: trabalhadores do limite, caçadores de sensações, praticantes de comportamento paradoxal. Os marinheiros não são únicos. Eles Pertencem a uma classe de pessoas que perseguem várias atividades perigosas, Por escolha e com a maior frequência possível. Quase sempre são esportes — agora freqüentemente caracterizados como “esportes radicais” — como alpinismo, corrida de automóveis, para-quedismo. Praticamente tudo que as companhias de seguros de vida listam especificamente como fatores de risco, atividades sobre as quais elas querem muito mais informações antes de sequer pensarem em fazer um seguro. As companhias de seguros conhecem o assunto. Elas estão no negócio de presumir e avaliar riscos. Por que deveriam concordar em entregar dinheiro aos beneficiários de alguns lunáticos cuja idéia de diversão é olhar o rosto da morte a cada fim de semana, ou até mesmo por meses seguidos numa regata oceânica?

Além dos esportes, a outra grande fonte de estímulo para os caçadores de sensação (o termo *caçador de sensação* foi cunhado pelo professor de psicologia americano Marvin Zuckerman) é a guerra. O soldado marcado pela experiência básica do combate, é impulsionado a experimentar de novo — apesar do seu terror — o êxtase louco do momento de contato: aquelas grandes bolas de fogo! Há uma analogia também nos preparativos para a guerra — fazendo coisas que, mesmo fora do combate, são tão perigosas e exigentes em si que chegam próximas da situação real. O piloto

de caça fazendo um pouso noturno no convés de um porta-aviões em mau tempo é o equivalente aéreo de levantar um balão sozinho à noite a bordo de um barco de sessenta pés da Vendée Globe. Isso é o território da “coisa certa”. Os astronautas da Apollo, passando de seus aviões de guerra para pequenas cápsulas que eram catapultadas com risco enorme e com margens de segurança negligenciáveis para a órbita ou para a vastidão árida da Lua, são os únicos seres humanos que estiveram mais longe do planeta Terra do que os marinheiros no planeta oceano. Lembro-me de ter lido que enquanto o módulo de pouso da Apollo 11, a primeira missão de desembarque na Lua, estava se levantando da superfície da Lua para se encaixar à nave mãe uma das partes mais complexas de toda a operação — a pulsação do comandante, Neil Armstrong, chegou até apenas noventa batidas por minuto. Mesmo considerando os efeitos calmantes da experiência e da preparação, essa foi a reação de um homem cuja resposta emocional e psicológica ao perigo é muito diferente da minha.

Em *Dispatches*, seu livro sobre a Guerra do Vietnã, Michael Herr descreve o que encontrou freqüentemente entre os soldados que tinham lutado por lá. Quando estavam no Vietnã, tudo que eles queriam era ir embora — contavam obsessivamente os dias que restavam para o fim de seu ano de serviço. Mas quando voltavam aos Estados Unidos, tudo que queriam era retornar ao Vietnã, um local da morte onde, paradoxalmente, algumas vezes eles tinham se sentido tão vivos. Quando Philippe Jeantot estava me contando como se sentia com relação ao Oceano Austral, ele parecia um veterano de puríssima, cristalina emoção provocada pelo perigo.

— E espantoso, mas quando você está lá, quer estar em outro lugar, qualquer outro lugar. Mas quando você rodeia o Horn e se dirige para o norte, esquece dos problemas que teve. Tudo que quer é retornar.

— Por que você quer voltar? — perguntei.

— Pelo mares do sul, pelo sul — respondeu Jeantot. — Não pelas *doldrums*, não pelos ventos alísios. Não por isso. Pelo sul.

Catherine Chabaud dizia a si mesma durante a regata, e durante várias semanas depois, que jamais voltaria ao sul. Quando viu pela primeira vez as fotografias de Thierry Dubois agarrando-se ao barco virado e à deriva em ondas gigantescas, de Tony Bullimore na água e de Raphaél Dinelli no convés de seu barco que ia afundando, ela começou a chorar. Durante um mês não conseguia olhar de novo para as fotos. Segundo ela, mais do que

tudo, aquelas fotos revelavam o quanto lhe custara a competição.

— Até então eu não tinha percebido como foi difícil para mim sobreviver. Apesar disso seus sentimentos mudaram gradualmente. Quando falei com ela três meses e meio depois da volta à Les Sables-d'Olonne, ela tinha mudado totalmente de idéia.

— Hoje eu quero ir de novo para o sul. Sozinha. Por quê — ela riu. — Por quê?

Bullimore, o sobrevivente durão, está completamente fascinado pela idéia de voltar ao Oceano Austral. Ele velejou em todos os oceanos do mundo. Mas o Oceano Austral é o único para o qual se sente compelido a voltar. Para ele o que atrai é o desafio físico do lugar.

Há nisso um elemento de compulsão — uma espécie de vício —, o que não é surpreendente, porque estão envolvidas drogas: o barato sedutor da adrenalina, por exemplo. É uma substância poderosa. O atleta, o temerário, o praticante de esportes radicais, algumas vezes o soldado, todos voltam à ação em parte para recapturar as sensações físicas produzidas pela química do corpo quando corre perigo. Há também a dopamina, substância química produzida no cérebro quando as pessoas têm boas experiências. É o que nos faz sentir prazer, e nós tentamos repetir as ações que provocam sua secreção.

Mas, para alguns de nós, conseguir dopamina suficiente pode exigir mais atividades radicais. Meu cérebro pode obter mais do que o suficiente quando passo quatro horas atravessando o lago Ontário num barquinho num dia de mar agitado e vento forte. Talvez Tony Bullimore precise participar de uma Vendée Globe para ter sua cota. Talvez Neil Armstrong precise voar até a Lua. O inspirador de Moitessier, Saint-Exupéry, também florescia em situações que ameaçavam a vida. Segundo seu biógrafo Stacy Shiff, ele cultuava a adversidade. Como disse um dos mecânicos que voaram com ele nas primeiras e perigosas rotas de correio sobre o Saara: “Nos momentos em que seria normal ceder ao desespero ele parecia experimentar uma exaltação extrema, uma felicidade intensa ...” Quando Saint-Exupéry estava com problemas, a dopamina fluía.

Alguns estudos recentes sugerem que talvez haja uma predisposição genética para algumas pessoas buscarem sensações novas e desafiadoras, baseada em como seus corpos reagem à dopamina. Uma forma do gene

responsável pelos receptores da dopamina é maior do que as outras. Essa forma do gene produz um receptor que não reage tão bem à dopamina quanto a forma menor. As pessoas com a versão maior do gene não experimentam os efeitos da secreção da dopamina com tanta prontidão quanto as pessoas com a menor. Assim, talvez elas sejam impulsionadas a atividades que estimulem a produção de quantidades maiores de dopamina. Dependendo de muitos outros fatores, tanto genéticos quanto ambientais, essas atividades podem assumir a forma de esportes radicais ou outras aventuras perigosas. Talvez os marinheiros profissionais da Vendée Globe e da Around Alone tendam a ter genes de receptores de dopamina grandes. Talvez seja necessário o Oceano Austral para espremer uma quantidade suficiente da substância química em seus receptores para que eles tenham aquele belo barato natural.

Nem todos os esportes radicais são parecidos, assim como os tipos de experiências que seus praticantes têm. E principalmente uma questão de onde, e por quanto tempo, eles prosseguem. Uma coisa é pular de um avião numa tarje de sábado, ou praticar *snowboard* ou parapente. Ou pilotar um carro de Fórmula-1 no limite durante duas horas. Outra coisa totalmente diferente é passar quatro meses sozinho num barco. Isto não quer dizer que os sentimentos de exaltação ao confrontar e dominar os perigos daqueles esportes de curta duração não sejam intensos. Apesar de o piloto de corrida de automóveis passar um tempo relativamente curto dirigindo, cada momento é preenchido pela possibilidade da catástrofe que apenas a grande habilidade, nervos firmes e reflexos rápidos podem evitar.

Mas os marinheiros podem estar nessas situações de pico durante longos períodos. David Adams, pilotando seu barco fora da cabine, no *cockpit* durante vinte e quatro horas numa tempestade do Oceano Austral, deve entender as sensações do piloto de corrida. A mesma coisa com relação a Autissier quando o PRB planou como um barquinho, ao descer uma enorme onda, com a água voando em todas as direções. O mesmo, por sinal, sentiria qualquer dos marinheiros da Vendée Globe, quando seus barcos surfavam as ondas com altura de cinco andares no Oceano Austral, a uma velocidade de vinte e cinco nós.

Outra categoria de ação é escalar uma montanha — tendo o Everest como exemplo mais extremo. Mas mesmo neste caso a duração do período

de dificuldades, em que as vidas estão correndo risco real, dura apenas alguns dias. Uma comparação da Vendée Globe com outros esportes se resume realmente à questão da duração. No “Everest das regatas a vela”, a ação acontece por um tempo longo, muito longo — quarenta dias e noites bíblicos no Oceano Austral; mais, se você tiver azar. E o antes e o depois daquele período efetivo da disputa também não é nenhum piquenique. Outros dois ou três meses de trabalho duro, solitário, com privação do sono. Não consigo pensar em qualquer outro evento ^{es}portivo que coloque esse tipo de exigência sobre os competidores. Quando estava preparando seu livro *Beyond Endurance*, sobre a sobrevivência em circunstâncias extremas, o psiquiatra Glin Bennet escolheu a navegação a vela de longa distância como um foco para a sua pesquisa. “Eu optei por estudar o comportamento no mar (...) porque não conheço outra circunstância em que seja possível suportar tamanha dificuldade física e psicológica em isolamento por períodos tão grandes, e ainda assim com a possibilidade de manter alguma espécie de registro”, escreveu ele. Algumas aventuras são análogas: atravessar o Antártico ou a calota polar do Ártico a pé, por exemplo. Ou algumas experiências em tempo de guerra. Talvez o prisioneiro político num confinamento solitário.

Colocando de modo simples, para atravessar o Oceano Austral aqueles marinheiros solitários necessitam de coragem. Sem dúvida eles precisam possuir uma soberba capacidade técnica, mas não chegarão muito longe a não ser que também tenham sistemas nervosos que possam suportar a tensão da possibilidade constante e aleatória de acidente traumático ou morte súbita. São como soldados numa zona de combate. O risco de morrer é parte inalienável do empreendimento no qual entraram — como se fizessem parte do contrato. Ainda que nenhum dos marinheiros solitários tenha tido a experiência do soldado, de ver amigos morrerem diante dos seus olhos ou em seus braços, todos eles perderam bons amigos no mar. Mesmo assim continuam entrando na disputa. Eles precisam encontrar um modo de governar o medo que qualquer pessoa sadia sente diante da morte prematura e violenta. Mas ao mesmo tempo o Oceano Austral é um alambique, destilando a pura emoção que todos os marinheiros sentem ao sobreviver e ultrapassar seus perigos.

Deve haver momentos sublimes para os marinheiros solitários, quando têm consciência de que um perigo imediato está passando, de que desta vez

parece que vão sobreviver. Que hiato fantasmagórico eles devem atravessar antes desse momento — quando não têm certeza se sobreviverão ou não, quando tudo é possível, quando a balança pode pender para qualquer dos lados. Como Bullimore, Dubois e Dinelli devem ter sentido, ou qualquer um deles num tempo particularmente ruim ou durante um emborcamento severo. A percepção de sobrevivência deve ser como um adiamento glorioso da sentença. Deve valer a pena procurar de novo o ardor e a força de vida de momentos assim. Talvez tentar recapturá-lo seja compulsivamente inevitável.

Quando estão correndo perigo, os marinheiros solitários sentem o medo e a empolgação, algumas vezes separados, algumas vezes uma mistura emaranhada e simultânea das duas emoções. Mas na realidade o medo e a empolgação que eles sentem são máscaras diferentes sobre o mesmo rosto. A resposta fisiológica do corpo ao medo e à empolgação é idêntica. O sistema nervoso autônomo reage exatamente do mesmo modo. A excitação do cérebro é idêntica nas duas situações enquanto, como o corpo, ele se prepara para a ação. Em seu livro *The Dangerous Edge*, o psicólogo Michael Epter descreve essa excitação fisiológica como um processo não diferenciado, uma ativação corporal generalizada, que não distingue entre os rótulos emocionais — medo, empolgação — que nós ligamos à experiência. O modo como os seres humanos definem as reações de seus corpos, segundo Epter, depende do contexto no qual acontece a experiência que produz a reação fisiológica. Nosso estado mental enquanto assimilamos a excitação generalizada que tomou conta de nossos corpos pode ser “busca de excitação” ou “evitação de ansiedade”.

Qual desses estados mentais que adotamos irá depender da existência, e da extensão, do que ele chama de “moldura protetora”. É uma espécie de fortaleza psicológica: “Um modo de ver o mundo num momento determinado que implica que em última instância estamos livres dos perigos que surjam naquele momento”. Se eu sentir que continuo protegido pela moldura, interpretarei a excitação do meu corpo como agradável sentimento de empolgação. Mas se a moldura protetora não estiver lá, ou se ela for removida subitamente, sentirei o estado de excitação do meu corpo como algo muito desagradável — medo e ansiedade. Além disso posso descobrir, sem aviso, que a moldura protetora que eu pensava estar firmemente no

lugar é de fato, segundo as palavras de Epter, uma falácia. Minha confiança nela estava equivocada — ela não dava a proteção que eu imaginava. Ou eu posso ter calculado erradamente minha capacidade de enfrentar o perigo. Minha habilidade e minha coragem não são o que eu imaginava, A moldura desmorona. O terror, em relação ao qual eu achava ser capaz de manter do lado de fora, cai com força total, traumáticamente, em cima de mim.

Há algumas idéias úteis nessa análise. O sistema nervoso de Nigel Rowe não pôde suportar a tensão do mau tempo no Oceano Austral do modo como ele esperava. Sua moldura protetora dependia em parte da habilidade de suportar a tensão. Mas ele não conseguiu, pelo menos não suficientemente bem, e sua moldura expôs-se como falaciosa. Sem todos os elementos de uma moldura protetora totalmente funcional, ele não pôde continuar.

Na regata Golden Globe de 1968 um dos concorrentes experimentou um completo colapso em sua estrutura de preservação de vida. O entusiasmado, mas pouco prático, Donald Crowhurst partiu num trimarã recém-construído que era tão despreparado para o mar quanto ele. Enquanto velejava para o sul pelo Atlântico, ele percebeu tardiamente que jamais conseguiria atravessar o Oceano Austral. Mas tinha empenhado tudo que ganhara com sua empresa e sua reputação pessoal na proposta de terminar a regata, e não pôde enfrentar o que considerava o opróbrio da desistência. Nos meses seguintes ele rodeou as áreas de vento fraco do Atlântico Sul, enquanto criava a impressão, através de falsos relatórios de rádio, de que estava de fato circum-navegando o planeta. Na ausência de transmissores conectados a satélites para rastrear os barcos no oceano, Crowhurst poderia facilmente manter-se discreto naquela parte pouco viajada do Oceano. Mas logo percebeu que o diário falso documentando sua regata imaginária não se sustentaria diante de um exame mais atento. Ele não pudera fazer a viagem, e agora não podia voltar para casa. Sua inerente fragilidade psicológica estabeleceu-se, e ele começou a afundar em desilusões e pensamentos desordenados. Sete meses depois de sair da Inglaterra ele saltou de seu barco para o mar. Mais tarde o trimarã foi descoberto à deriva, com a mesa da cabine atulhada com as fitas e as anotações de um homem que afundava no desespero e na loucura.

O arcabouço do marinheiro da Vendée Globe, por assim dizer, é o barco — a integridade do casco, do mastro e do cordame, a confiabilidade

do equipamento de comunicação e emergência. Se tudo isso parece intacto, surfar no Oceano Austral é empolgante. Quando a estrutura se compromete — se o casco é rasgado por gelo, o mastro e o cordame caem no mar, todo o casulo do barco vira de cabeça para baixo e fica assim — ou se sua integridade é seriamente ameaçada por um tempo feroz, o cérebro do navegador provavelmente não interpretará como prazer a excitação do corpo. Subjacente a cada instante da corrida está o conhecimento de que a proteção dada pela estrutura do barco, do equipamento, a possibilidade de resgate depois de um acontecimento catastrófico, estão longe de ser garantidos. Partes essenciais da moldura protetora do marinheiro podem se dissolver em segundos, como nos três emborcamentos acontecidos no Natal. A alternância de medo e empolgação, ou a experiência das duas coisas praticamente ao mesmo tempo, reflete a fragilidade dos pequenos abrigos que transportam os marinheiros da Vendée Globe pelo oceano. Ao atravessar a linha de largada perto de Les Sables-d’Olonne eles partem para aquela “zona desconhecida” onde florescem os heróis.

Eu consigo ver a atração ou, de certo modo, a utilidade dessas partidas para além da área de segurança. Todos estamos indo para o mesmo lugar. Na morte deixamos para sempre a segurança e entramos na zona desconhecida universal. No final, a moldura protetora da vida é ilusória para todos nós. A não ser que acreditemos na vida após a morte, tudo se dissolve no caos, cedo ou tarde. Se eu tivesse esse conhecimento com firmeza na mente, se ele fizesse uma parte constante de minha compreensão da natureza da minha vida, talvez não visse as tempestades ferozes do oceano do mesmo modo. Olharia de modo diferente para as maneiras como os marinheiros da Vendée Globe, ou qualquer outra pessoa que busque a sensação, se colocam, por algum tempo, mais próximos da morte. Essas aventuras arriscadas tornam-se uma espécie de viagem de reconhecimento para perto do país das trevas. Não faz parte da natureza humana querer olhar mais de perto para o lugar aonde todos estamos indo? Provavelmente não há modo melhor de nos familiarizarmos, de ficarmos mais aconchegados à idéia inconcebível daquilo tudo, do que com essas aventuras ousadas e exuberantes.

Todos os que “trabalham no limite” dizem a mesma coisa: ao ousar se aproximar um pouco mais da morte, eles se sentem mais vivos. Celebram o caos ao abraçá-lo, ao reconhecer seu aspecto universal e inevitável. E o

resto da vida, seu progresso cotidiano, também se transforma, o significado e o prazer de suas atividades mundanas é confirmado.

Hervé Laurent me disse que a regata o transformou:

— Tudo é simples. Cozinhar, comer, mijar, ir para casa à noite, tudo é mais fácil. Aprecio mais a vida e as pessoas. Desde a regata, procuro muito mais contato com as pessoas. Quero ver pessoas e conversar com elas. Antes eu era mais solitário. Agora estou sempre com minha família, com os amigos. É fácil e simples estar com eles.

Talvez Laurent — mudado por seus 116 dias e vinte horas no mar — tenha descoberto seu eu mais verdadeiro, que antes estava mascarado ou reprimido. Sem qualquer dúvida, ir para o mar faz com que você saiba, rapidamente, que tipo de pessoa você realmente é — sua capacidade emocional e psicológica. De fato, torna-se muito importante avaliar essas capacidades sem paixão e com precisão. As revelações se comprimem sobre você, quer você queira ou não. Todas aquelas atividades no limite perigoso das coisas são ocasiões para a descoberta e a auto-descoberta.

Todas as vezes em que conversei com os marinheiros da Vendée Globe fiquei pasmo em ver como alguns traços da personalidade deles eram semelhantes. Sem exceção, encontrei-me falando com uma pessoa direta, franca, bem-humorada, sem afetação. Não são pretensiosos com relação ao que fizeram, hesitam em reivindicar muito crédito por atos que, em retrospecto, são notáveis ou genuinamente heróicos. Em parte, suponho, essas características são valiosas para sustentar um marinheiro através das regatas solitárias pelo oceano, de modo que os participantes bem-sucedidos tendem a possuí-las. Mas percebi que a característica que os define é a sabedoria madura. É uma maturidade adquirida, resultado da necessidade de mudar em reação às pressões dos acontecimentos. De modo bastante interessante, ninguém mudou para pior. Apenas para melhor, todos concordaram.

Participar da regata é uma experiência radical, disse Isabelle Autissier.

— Ela mostra que tipo de pessoa você é quando está próximo de ultrapassar seus limites. Você pode tocá-los. Agora sei melhor quem eu sou. E sei que isso é genuíno porque cheguei diretamente a esse conhecimento, através de minha experiência e de meus sentimentos. Nenhuma outra pessoa me disse nada. E como você está tão intensamente sozinho durante tanto

tempo, você se sente mais perto das outras pessoas.

Você percebe como nós todos estamos ligados, acrescentou ela, o quanto precisamos uns dos outros, como é importante que nos amemos uns aos outros.

— É uma coisa realmente humana, realmente muito simples. Na verdade é maravilhoso. É de uma pessoa para outra.

Como você se sente mais confiante consigo mesmo, você também sente mais confiança nas outras pessoas.

— Para mim, é uma grande diferença, e uma boa diferença.

— Parece uma experiência purificadora — falei.

— É, você se purifica — respondeu Autissier. — Todo mundo deveria ser obrigado a fazer isso. Resolveria os problemas do mundo.

Goss, o soldado, já sabia algo sobre onde estavam seus limites. A regata não o tocou neste aspecto. Mas certamente houve mais, segundo ele disse.

— É difícil descrever, mas eu voltei com um grande sentimento de paz ou de calma interior. Um sentimento muito especial.

Ele não quis falar muito sobre isso, com medo de ficar piegas. Goss não é religioso, e este na verdade não é um sentimento religioso. Apenas a paz interior e a confiança. Depois da regata ele conversou com alguns outros participantes, e todos exprimiram sentimentos semelhantes.

Catherine Chabaud sentia-se muito mais velha. Ela achava que talvez aos sessenta ou setenta anos iria se sentir como se sentiu depois da regata — com a sabedoria da idade. Quando você tem trinta anos, percebe que não era muito inteligente aos vinte. Depois da regata você percebe que não era muito inteligente antes da regata.

— Eu acho que adquiri uma sabedoria que, sem essa experiência, chegaria muito mais tarde.

Agora que teve muito tempo para pensar em suas fraquezas, ela acha fácil desculpar as falhas dos outros. Praticamente nunca sente a raiva destruidora que costumava dominá-la. Nada é suficientemente importante para causar tanta raiva. O aprendizado da paciência ensinou-lhe isso.

— Quando eu estava esperando pelo vento, ou por menos vento, ou pelo sol, ou pelo Cabo Horn, ou pelo final, eu dizia a mim mesma: “Fique calma, você está aprendendo a ter paciência”. (Uma vez Moitessier escreveu

que “velejar é uma longa lição de paciência”).)

Bullimore, aproximando-se do final de sua sexta década de vida, há muito já conhecia o sentido de paciência para um marinheiro. Mas nesta regata ele havia encarado o rosto da morte durante quatro dias. De fato ele acreditou que, avaliando as probabilidades, iria morrer. Mas de súbito ouviu vozes, australianas, mergulhou mais uma vez no fundo das águas gélidas para surgir à vista do navio de guerra que lhe trazia a vida. Não é possível passar por isso e continuar sendo a mesma pessoa.

— Sabe, se você quase chega lá e depois volta, deve ser porque o sangue que corre em nossas veias é rejubilante e bom. Precisa parecer muito melhor. Ainda estou aqui. Você sabe: meu Deus, é bom estar vivo e começar a viver seus dias dia a dia.

Jeantot, o fundador da Vendée Globe e veterano de quatro regatas através do Oceano Austral, deve ter se perguntado uma centena de vezes o que sentiu e como isso o modificou. Ainda que seus dias no Grande Sul tivessem passado há muito tempo, a paixão da resposta foi espantosa:

— Você sente que está vivendo uma coisa forte demais. Você precisa ampliar seus limites. A cada dia você está nos seus limites definitivos. Lá a força de vida é poderosa demais. Algumas vezes você acha que é demais para você, mas depois de ter passado por aquilo, percebe que foi o tempo mais importante de sua vida. Você vive num nível mais elevado, numa velocidade maior. Com as sensações mais fortes com relação a tudo.

“Você pensa em si mesmo e em seu pequeno barco, a cinco mil milhas do litoral mais próximo, e os ventos estão soprando com ferocidade. Nesse momento você percebe como é pequeno. Quando está no Sul, você tem uma lição de humildade a cada dia, a cada minuto.

“Quando você retorna desse tipo de viagem, não pode ser a mesma pessoa que era ao partir. Você jamais se esquece das lições que o Sul lhe ensinou. Ele o transforma. Depois disso você não pode ser a mesma pessoa. As aparências parecem inúteis. Por que tornar tudo tão complicado? Você sabe que você é como é.”

Knox-Johnston teve mais tempo do que qualquer outra pessoa no Oceano Austral, exceto Moitessier, para absorver as lições do mar. Disse que antes de partir era um jovem muito agressivo. Mas isso, e muitas outras coisas, tinham mudado.

— Você se torna humilde pelo simples tamanho, pela enormidade da natureza — disse-me ele. — Você percebe como nós somos insignificantes. Você olha para uma grande onda no Oceano Austral, e está olhando para algo com quinze ou vinte metros de altura e que se estende de um horizonte a outro. E percebe que aquilo pode varrê-lo e acabar com você sem sequer notá-lo.

Quando voltou para casa, tirando água de seu barco de madeira avariado, vivendo de carne enlatada há dez meses e de qualidade dúbia, e um punhado de arroz a cada dia, bebendo água da chuva, como o antigo marinheiro do *Holandês Voador*, a vida era muito diferente.

— Você hesita em cantar vantagem. E como se você não quisesse tentar o destino. Você não gosta de dizer: “Que idiota, eu não deveria ter feito aquilo.” É mais como: “Lá vou eu pela graça de Deus.”

Ainda que você não precise ser um dos santos padroeiros da navegação solitária para ver seu próprio coração, ou o coração do mundo, o fardo de Moitessier era que ele realmente só estava feliz quando se encontrava no mar, sozinho em seu barco. Como seu predecessor espiritual e guia, Saint-Exupéry, que, quando não podia voar, rapidamente ficava desesperado, irritado, deprimido, também Moitessier — como Ismael — só conseguia aliviar o novembro úmido e garoento de sua alma indo para o mar o mais breve possível. Ele aprendeu cedo suas lições lá. Quando era jovem, velejando seu *ketch* de madeira, o *Marie-Thérèse II*, de seu lar na Ásia para o exílio na Europa, ele foi jogado ao mar quando o barco virou em Durban, enquanto o veleiro estava à capa num vendaval que soprava contra a corrente das Agulhas. Ele se viu nadando no mar e olhando para o barco emborcado, cuja gaiúta principal tinha sido arrancada. O veleiro não poderia continuar flutuando com um buraco assim no convés. Mas Moitessier não sentiu desespero ou amargura. Disse a si mesmo: dessa vez, meu velho, o seu *show* acabou.

Ele se lembrou da página de Saint-Exupéry em *Wind, Sand and Stars*, falando sobre a necessidade absoluta de seguir nosso destino, qualquer que ele fosse.

— Eu também ia terminar como a gazela de Saint-Exupéry, cujo destino era saltar ao sol e morrer um dia sob a pata de um leão.

Ele não tinha arrependimentos enquanto nadava na água quente, mas, pelo acaso e pela sorte, o *Marie-Thérèse* voltou a ficar de pé antes que uma

onda fatal o alcançasse (de novo a virtude do projeto tradicional). Moitessier pôde subir a bordo trazendo a tampa da escotilha, que ele tinha encontrado flutuando ali perto.

— Então eu bombeei durante quatro horas seguidas, feliz por começar a viver de novo.

Alguns anos antes Moitessier lutara num regimento colonial do exército francês contra o Viet Minh no Vietnã. Aprendeu o que era furar a terra com o corpo numa emboscada, tentando escapar da chuva súbita de balas. Também aprendeu sobre as atrações e a complexidade da excitação do corpo e do cérebro em perigo, suplantando o medo que vinha junto ao que podia ser chamado de colapso súbito da moldura protetora do soldado.

— Aprendi a reconhecer o jorro enorme que você recebe no grande jogo da guerra, uma espécie de alerta total através de todo o seu ser, um estado exacerbado em que o medo de jamais ver de novo o sol ou de sentir o calor de seus amigos é varrido pela fraternidade incandescente de seus colegas em armas, que podem se transformar num único homem, quase divino.

O mar deu a Moitessier a oportunidade de sentir de novo a intensidade viciante da guerra. Mais tarde, em *The Long Way*, quando estava se aproximando do Oceano Austral, ele observou que estava para entrar de novo “no grande jogo das altas latitudes”.

Os barcos e o mar também foram um caminho para escapar de seu amado Vietnã, do qual ele e todos os franceses coloniais tinham se afastado permanentemente. No exílio ele jamais encontrou outro lar, a não ser aquele tênue, proporcionado pelo oceano. Somente ali ele podia recapturar o enlevo fascinante de sua infância na Ásia. Como todos os exilados, Moitessier sentia nostalgia aguda e frequente. No mar, depois de dois meses na vastidão do Oceano Austral, ele ouvia “os sons da água no casco, os sons do vento passando nas velas, os silêncios cheios de coisas secretas entre meu barco e eu, como o tempo que eu passava na infância ouvindo a floresta falar”. Ele sempre lembrava, com clareza prussiana, o idílio da infância. O mar era um substituto para a bela selva vietnamita onde o garoto agitado e indisciplinado caçava com sua atiradeira e sonhava. “Eu não gostava tanto de matar pássaros quanto de ouvir os murmúrios, as reflexões, os estalos imperceptíveis e os silêncios abruptos da floresta, cheios de pistas e de coisas secretas.”

Depois de infâncias felizes, a idade adulta é uma forma de exílio. Saint-Exupéry compartilhava muita coisa com Moitessier, inclusive o sentimento de perda aguda de seus paraísos de infância. Solitário como um monge em sua base aérea no fundo do deserto, Saint-Exupéry, como Moitessier sozinho em seu barco no Grande Sul, lembrava do lar — a casa de infância que ele governara como um pequeno príncipe — com nostalgia dolorosa, ainda que reconfortante: “Em algum lugar havia um parque escuro com bétulas e tílias e uma casa velha que eu amava. Importava pouco que estivesse distante, que não pudesse me aquecer na carne, nem me abrigar ... bastava que existisse para preencher minha noite com sua presença. Eu não era mais este corpo, lançado numa praia; eu me orientava; eu era o filho desta casa.”

O biógrafo de Saint-Exupéry, Stacy Schiff, observou que as infâncias felizes podem fazer reféns. Para Moitessier e Saint-Exupéry, velejar sozinho no mar ou voar sozinho sobre o deserto aliviava a dificuldade e a dor da vida adulta; suas aventuras eram chances de evitar as complexidades e as responsabilidades dessa vida.

Eu nasci em Belfast, Irlanda do Norte, e voltei no correr dos anos para visitar parentes, ainda que o número deles diminuísse para apenas uma meia-dúzia, com a morte e a imigração para longe “dos problemas”. A cidade era um lugar muito tenso durante os piores tempos da década de 1970. Visitando minha avó pouco depois da imposição de uma prisão sem julgamento, eu ficava deitado em minha cama fria e úmida e caía no sono a cada noite ouvindo o barulho dos tiros ao redor das fronteiras das áreas nacionalistas “proibidas” e, mesmo no centro da cidade, o estouro de explosões ocasionais, o uivo das sirenes. Durante o dia, os carros blindados sarracenos, a polícia, os soldados estavam em toda a parte. Como um rapaz barbudo e de cabelos escuros eu parecia” católico (mesmo não sendo), e era parado, pediam documentação, era revistado totalmente ou superficialmente uma dúzia de vezes por dia. Um dia fui parado e revistado vinte e duas vezes. Havia assassinatos aleatórios, sem motivo. Restaurantes e ruas do centro da cidade eram bombardeados.

Dos sarracenos e dos jipes blindados, soldados me observavam com seus fugia ao passar. Na época Belfast era um lugar onde ninguém gostaria de viver. Eu gostava. Mas só podia imaginar o desejo de ir a algum lugar

pacífico, um pouco chato, onde a tensão teria chance de se esvaír. Por isso vim morar no Canadá.

As pessoas que residiam em Belfast na época, ou que vivem num lugar onde a vida cotidiana não é regulada e segura (o que inclui a maior parte do mundo) não vão para o mar em barcos pequenos nem sobem o monte Everest. Por que procurar o risco quando há risco suficiente na vida cotidiana? Mas onde a vida é rotineiramente segura e controlada, onde a incidência de risco foi reduzida através da riqueza e de bons governos, a coisa é diferente. No cenário claustrofobia) da chamada sociedade babá — sem guerra ou fome, com camisinhas, capacetes de proteção, regras quanto ao fumo — algumas pessoas precisam procurar o perigo, buscar mais sensação do que nossa sociedade pode proporcionar legalmente. Um dos resultados são os esportes radicais. Eles são praticados principalmente na América do Norte, na Europa e em países colonizados pelos europeus como a Austrália e a Nova Zelândia, e consistem em esportes como paraquedismo, parapente, automobilismo, *snowboard*, esqui, surfe e assim por diante. Muitas pessoas que buscam o risco precisam desse tipo de atividades em parte porque as válvulas de segurança da guerra, das fronteiras e das regiões selvagens distantes desapareceram. Há algumas exceções: as regiões polares, os grandes desertos, as altas montanhas e, acima de tudo, o Oceano Austral. Estes ainda oferecem o que os aventureiros mais seletivos, hábeis e ricos necessitam.

Os franceses dominaram as regatas solitárias a vela nas últimas décadas. Eles são os mais inovadores caçadores de sensações. Com muita frequência os esportes radicais se originaram na França, e novas formas e variações continuam a surgir lá. Quando Saint-Exupéry tornou-se fascinado pelo vôo em 1911 (ele voou pela primeira vez um ano depois), tinham sido os franceses a abraçar as novas máquinas antes de quaisquer outros. Naquele ano havia mais licenças de vôo na França do que nos Estados Unidos, na Inglaterra e na Alemanha juntos. Os franceses tinham os recordes mundiais de altitude, duração e velocidade. Antecipando a sorte das regatas de longa distância, os pilotos franceses dominaram também as competições de vôo de longa distância.

Na França, o significado especial das regatas solitárias pelo Oceano Austral tem uma espécie de linhagem que passa por Saint-Exupéry e Moitessier. Em seu livro sobre a travessia do Saara, o americano William

Langewiesche escreve sobre o caso de amor entre os franceses e o deserto estéril e aparentemente sem limites. Eles lutam para controlar o vazio das areias durante mais de um século. Ele acha que talvez, em parte, esse possa ter sido o antídoto natural para a área regulada e “desnaturalizada” da Europa à qual eles estavam confinados.

Os franceses foram afastados ainda mais das vastidões pela presença gigantesca do império marítimo inglês. O fascínio francês moderno pelo mar surgiu aproximadamente na mesma época em que eles foram expulsos do deserto. É uma transição interessante. Quando os franceses perderam uma vastidão, outra se apresentou. Ou, mais precisamente, outra foi-lhes apresentada por Moitessier e Tabarly. O Oceano Austral substituiu o Saara como a vastidão libertadora. Moitessier herdou de Saint-Exupéry o papel do aventureiro literário. O marinheiro solitário substituiu o aviador solitário sobre o deserto como intérprete e intermediário para os franceses desse deserto novo e ainda mais remoto.

Quando o programa espacial Apolo estava com força total na década de 1970, muitos americanos objetavam ao custo gigantesco de fazer algo que era quase que totalmente simbólico: colocar um homem na Lua. Não havia motivo científico, tecnológico ou racional para fazer isso. Instrumentos poderiam nos fornecer os dados que estávamos procurando, como fizeram mais recentemente em Marte. Quando os homens chegaram à superfície da Lua, eles deram alguns saltos, colheram algumas pedras, deram tacadas em bolas de golfe, plantaram bandeiras e falaram pouco articuladamente sobre a beleza e o significado daquilo tudo.

Mas os defensores dos custos envolvidos no programa lunar sempre argumentaram, dentre outras coisas, que havia muito mais coisas envolvidas do que apenas coletar pedras ou dados. Pousar em outro mundo era uma busca profundamente humana — uma continuação da curiosidade e da exploração ou Sada que estavam no coração do caráter humano, e que fez de nós os senhores da Terra. (Os custos para o planeta e sua vida não-humana não eram discutidos.) Alguém se referiu às grandes catedrais medievais da Europa como símbolos do espírito e da fé humanos, como a humanidade na época sentia-se compelida a expressá-los. O pouso na Lua era a expressão contemporânea do mesmo espírito duradouro, era o que diziam. Os voos espaciais eram nossas catedrais. Será que os aventureiros que sobem o Everest ou que navegam através do Oceano Austral fazem

uma afirmação semelhante? Será que essas expedições continuam validando o cupom da humanidade — a afirmação de que, dentre muitas outras coisas terríveis, nós também somos corajosos, fortes, engenhosos? Assim como nenhum marinheiro da Vendée Globe retorna do Oceano Austral como uma pessoa pior do que a que partiu, talvez a regata, como outras atividades rígoras e exigentes, celebre as coisas boas que todos os seres humanos têm dentro, bem como a coisa certa que alguns possuem.

Se valeu a pena gastar dinheiro para colocar seres humanos na Lua, então, pelos mesmos motivos, está certo gastar muito dinheiro dando a algumas pessoas barcos e equipamentos para fazer essas regatas — e para resgatá-las quando elas têm problemas. Os benefícios indiretos para as nossas sociedades valem a pena. Jeantot defendia os custos gigantescos envolvidos em resgatar Dinelli, e especialmente Bullimore e Dubois (bem como Autissier e os muitos outros marinheiros que tiveram problemas nas Vendée Globes e nas outras BOCs). “Quanto dinheiro nós gastamos reparando as consequências do crime do abuso de drogas ou álcool, por exemplo?”, perguntou ele. A resposta é: muito mais do que a quantidade necessária para pegar aquelas pessoas no Oceano Austral. Você poderia dizer que o exemplo estabelecido pelos marinheiros — sua coragem, a autoconfiança e a resistência — pagou esse dinheiro muitas vezes. (Claro que o dinheiro gasto pertencia aos contribuintes australianos, que talvez possam não achar que receberão o valor do seu dinheiro de volta. Em regatas futuras talvez possam ser lançadas ações, ou comprados seguros, para tentar dividir de modo mais justo os gastos dos resgates.) Algumas pessoas que fazem coisas difíceis e perigosas podem inspirar a todos nós, que não buscamos sensações e evitamos ansiedade. Todos nos sentimos melhores. Talvez também sejamos encorajados a viver vidas melhores, impulsionados pelo exemplo de nossos heróis quando eles são convocados pelo destino a responder ao chamado aventura.

Mas, para que a inspiração seja real, os heróis devem ser autênticos. Para serem heróis autênticos, eles devem enfrentar perigos reais e inquestionáveis, inclusive a possibilidade da morte. Navegar no Oceano Austral — “a estrada dos mortos” — parece o bastante para satisfazer essa condição. Os três desastres no Natal e no Ano Novo, e os resgates por um triz nesta Vendée Globe, provaram isso. E no início de janeiro de 1997 parecia que a demonstração de autenticidade continuava.

10. OS MARES MAIS DISTANTES E MAIS SELVAGENS

Abaixo de quarenta graus sul não há lei; Abaixo de cinquenta graus sul não há Deus.

— VELHO DITADO DE MARINHEIROS

O mar era surreal, gigantesco em sua beleza, explodindo de vida, o mar que você jamais poderia descrever, com ondas de cento e cinquenta a duzentos metros de largura que se quebravam a dezenas de metros sem, no entanto, diminuir o tamanho das elevações que as transportavam. Seis dias e seis noites tomando uma onda após outra, bêbado de exaustão e espanto ... uma após outra ... um milhão de vezes, com água em toda a pane ... água até o infinito ... água às vezes até a cúpula envidraçada do posto de comando ... água que rugia e cantava com a mesma voz durante seis dias e seis noites, prendendo-nos para sempre ao Joshua.

— BERNARD MOITESSIER, *Tamata and the Aïïance*

EM 9 DE JANEIRO DE 1997 três homens tinham sido tirados das vastidões por causa de sua força e determinação e da força e determinação dos que os resgataram. E porque os EPIRBs tinham funcionado. E porque os barcos emborcados estavam — praticamente — ao alcance de aviões e navios baseados em terra. E porque todo mundo tivera muita sorte. Talvez agora os milagres de Natal houvessem terminado. Mesmo antes de o *Adelaide* ter apanhado Bullimore e Dubois, antes que qualquer pessoa soubesse se Bullimore estava morto ou vivo, se na verdade ele era um dos milagres, o transmissor de posicionamento ARGOS do barco de Gerry Roufs, o *Groupe LG2*, havia parado subitamente de transmitir.

Por um lado, isso podia não ser nada. Roufs não havia ativado qualquer de seus EPIRBs. Ele tinha cinco a bordo, três do tipo ARGOS e dois SARSATs, os modelos 406, mais novos. Na ausência de um pedido de

socorro dado por um EPIRB, talvez a única coisa fosse que seu ARGOS tivesse sido danificado. Uma onda poderia provocar isso, e talvez ele nem soubesse do acontecido. Roufs podia estar velejando alegremente, sem saber do defeito e da preocupação no quartel-general da regata. Ou o *Groupe LG2* podia ter sofrido um dano mais geral. Talvez tivesse perdido o mastro. O ARGOS podia ter se estragado junto com as antenas de comunicação do barco, ou mesmo todo o sistema elétrico. Roufs estaria incapaz de se comunicar, mas não ativaria o EPIRB se todo o resto estivesse bem. Para um marinheiro profissional de elite, o EPIRB era o *último* recurso. Dubois não havia ligado o seu mesmo tendo emborcado e perdido o mastro. Tampouco Autissier nas mesmas circunstâncias na BOC. Roufs também tentaria enfrentar sozinho qualquer coisa que fosse menor do que uma catástrofe total. Ele podia estar preocupado em montar um mastro de fortuna. Talvez em breve estivesse velejando de novo, ainda na regata. Poderia estar contando com que as pessoas não se preocupassem com seu silêncio, uma vez que não havia disparado qualquer dos transmissores de emergência. Já podia estar tentando pensar em algum modo de comunicar que estava bem.

Por outro lado, a interrupção do transmissor ARGOS podia significar o pior. Todo mundo ligado à regata estava nervoso, em vista do que acontecera nos últimos dez dias e por causa da situação ainda não solucionada de Bullimore. Dubois ainda estava congelando em sua balsa salva-vidas, seu resgate não era uma certeza. Naquele tenso 7 de janeiro, as pessoas estavam predispostas ao pessimismo quando interpretavam sinais ambíguos. Se o ARGOS tinha parado de emitir por causa de algum evento súbito e calamitoso, as coisas pareciam muito ruins. Roufs deveria ter encontrado um modo de ativar pelo menos um dos transmissores de emergência, de modo a mandar um sinal. Ligando uma de suas unidades ARGOS de reserva no modo de alarme durante alguns minutos, depois desligando-a de novo, daria a entender que ele estava lá, com danos ^{ma}s capaz de enfrentar o problema. Dinelli, Bullimore e Dubois tinham conseguido ativar EPIRBs mesmo nas dificuldades mais extremas. Se Roufs não podia fazer a mesma coisa, talvez não houvesse muita esperança para ele, mesmo nesse estágio inicial. Se não teve tempo ou oportunidade de apertar o interruptor, talvez fosse porque tinha tropeçado e caído no mar,

ou sido varrido por uma grande onda. O *Groupe LG2* podia ter continuado velejando durante um tempo e depois emborcado, silenciando o ARGOS. Ou Roufs podia estar no *cockpit* quando o barco emborcou. Podia ter se afogado rapidamente, incapaz de entrar no casco virado como fizera Dubois, com os EPIRBs fora do alcance. Ou talvez fosse o gelo, o pesadelo de todo mundo. Batendo direto num *iceberg* a vinte nós, o barco poderia ter se desintegrado e afundado tão rapidamente a ponto de o marinheiro não ter qualquer chance.

Havia outras indicações preocupantes. Autissier continuava velejando perto de Roufs. Em 6 de janeiro ela provavelmente não estava a mais de vinte milhas de distância, suficientemente perto para conversar através de um rádio VHF. Mas no dia 7 Autissier informou que não pôde se comunicar com ele durante algum tempo. Isso era um mau presságio porque Roufs tinha um VHF de mão, que não dependia de um topo de mastro ou de outra antena que pudesse ser danificada ou destruída num acidente. Nesse momento, como era usual, havia o mau tempo: ventos com força quase de furacão; ondas da altura de cinco, seis, sete andares viajando a trinta nós. “Aqui está uma guerra”, disse Autissier por fax à sua equipe de terra, em 8 de janeiro.

Com todos esses medos e incertezas num redemoinho ao redor, Jeantot sentia que tinha de fazer alguma coisa. Em cooperação com a CROSS, ordenou uma busca e começou a procurar alguém que a realizasse.

Não havia muitas possibilidades. Roufs estava navegando no meio da área mais remota do Oceano Austral, na parte mais distante de todo o mundo. Ele (e Autissier) estavam aproximadamente equidistantes da Nova Zelândia e do Chile, acerca de duas mil e quatrocentas milhas de cada um dos litorais. Estavam muito mais perto do Antártico, mas isso nada significava para um barco em dificuldades. Os aviões Orion, de busca e resgate de longo alcance, que puderam alcançar Bullimore e Dubois e passar quase três horas voando acima, não podiam sequer chegar à posição de Roufs e voltar à base. Navios de guerra rápidos, despachados da Nova Zelândia ou do Chile, não chegariam à área antes de uma semana, presumindo um tempo razoavelmente bom no caminho — o que não era uma suposição confiável. E precisariam ser reabastecidos para voltar. O comandante naval chileno em Valparaíso disse à CROSS que a última

posição conhecida de Roufs ficava longe demais do aeroporto mais próximo, em Punta Arenas, no estreito de Magalhães, logo ao norte do Cabo Horn. Seus aviões não podiam chegar lá e voltar, especialmente com mau tempo.

Era como se um marinheiro naquela região do mar tivesse viajado de volta no tempo. Roufs estava na mesma situação de Knox-Johnston ou Moitessier, ou de Cook ou Magalhães, por sinal. Se não pudesse se salvar, estaria morto. Ou praticamente morto. Roufs tinha uma chance que seus predecessores não possuíam: outros participantes da regata à distância de alcançá-lo; um cargueiro a menos de duzentos e cinquenta milhas de distância.

Dos participantes da regata, Autissier era a mais próxima. A CROSS pediu que ela voltasse na direção da última posição conhecida de Roufs, na época isso significava cento e cinquenta milhas de distância contra o vento. Era quase tão perigoso e difícil para Autissier quanto fora para Goss voltar em busca de Dinelli quando Jeantot lhe pediu. Mas Autissier tivera vários grandes problemas que tornavam suas chances de sucesso ainda mais improváveis do que as de Goss. Primeiro, não havia uma localização de EPIRB para a qual se dirigir. Ela só tinha a última posição conhecida de Roufs — onde ele estivera quando seu ARGOS parou de transmitir — modificada por padrões de deriva presumidos ou por um lento progresso com mastro substituto. (A não ser, claro, que ele não estivesse danificado e que continuasse de fortuna, sem comunicações, através da tempestade.) Segundo, não havia aviões por perto para ajudá-la a encontrar Roufs. Com quase toda a certeza Goss não teria encontrado Dinelli sem a ajuda do Orion australiano. Terceiro, Autissier tinha seus próprios problemas. Ela fora violenta' mente sacudida pela forte tempestade durante mais de vinte e quatro horas. Estava exausta. Ela havia quebrado um dos dedos e sofrera avarias na meia dúzia de vezes em que adernou até tocar o mastro na água. Em duas dessas ocasiões, apenas o peso descentralizado de sua quilha inclinável a impedira de emborcar. E o mais importante, os danos ao PRB incluíam o rompimento das adriças principal e da vela grande e da traquete. Ela não podia levantar nenhuma das duas. Só conseguia dispor de um terço da área de sua bujarrona de tempestade; a vela em si não podia ser ajustada por causa de danos no equipamento para desenrolá-la. Quarto, a área de

busca estava situada a contravento. Ela teria de cambar seguidamente — fazer um rumo em ziguezague o mais próximo possível da direção do vento — coisa extremamente difícil com uma vela tão pequena nas condições tempestuosas. Quinto, ela estimava a visibilidade em menos de uma milha, algumas vezes de apenas cem metros. Finalmente, o PRB, com as características mais radicais do Projeto Finot, que o tornava particularmente um bom corredor na empopada do vento, não era um barco tão eficiente no contravento como o mais conservador *Aqua Quorum*, de Goss. Em outras palavras, Autissier não tinha uma ferramenta tão capaz para o serviço.

Mas tentou. Após várias horas conseguiu se aproximar mais quatro milhas da última posição de Roufs, que continuava, teimosamente, no olho do vendaval.

“Vários emborcamentos”, informou ela. (Ela queria dizer adornamentos completos.) “Estou em condições de sobrevivência, mas estou tentando velejar de volta. Dentro do barco está uma verdadeira confusão. Estou nos últimos limites físicos.”

Ela cochilava na mesa de navegação, vestida com o equipamento de mau tempo, para o caso de uma emergência. Mais tarde, quando o vento amainou, pôde desenvolver seis nós em direção ao norte. Da Bretanha, a CROSS comunicou-lhe outra posição para a qual se dirigir. Ela respondeu que era quase impossível alcançá-la sem a vela grande. Continuou tentando. Mas depois de vinte e quatro horas de violenta navegação contra o vento, Autissier ainda estava a mais de cem milhas da posição de Roufs. A CROSS achava que ela já tinha feito o bastante. “Nós lhe damos toda a liberdade de manobra. Obrigado por sua cooperação.”

Apesar dessa liberação formal de suas obrigações de busca, Autissier continuou tentando seguir contra o vento. Mas mesmo no vento moderado (agora de apenas vinte e cinco a trinta nós) e ondas não muito grandes, ela não conseguia seguir direto contra o vento no barco danificado e em suas condições debilitadas. A CROSS de novo: “Você pode seguir seu curso anterior para o leste. De novo, obrigado por tudo.”

Finalmente Autissier voltou a velejar a favor do vento.

“Agora estou navegando para o leste”, disse à sua equipe. “Penso constamente em Gerry. Espero que vocês o encontrem. Preciso tentar

dormir agora.”

Mas antes que fizesse isso ela verificou a previsão do tempo. Mais duas depressões fortes vinham em sua direção. Autissier estabeleceu o rumo para sudeste, em direção aos cinquenta e oito graus de latitude. Pensava que poderia se espremer entre a pior parte dos sistemas, que chegariam sobre ela dentro de cerca de um dia. Antes que eles chegassem, a exausta Autissier teria de subir em seu mastro de vinte e quatro metros de altura e substituir as duas adriças.

Enquanto Autissier tentava guiar seu barco a favor do vento, o único navio próximo, um cargueiro panamenho, o Mass *Enterprise*, tinha ido para a suposta posição de Roufs. O navio chegou no final da tarde de 9 de janeiro, mas não pôde fazer muitas buscas antes do cair da noite. Na madrugada do dia seguinte começou uma busca metódica, mas nesse momento a área de busca tinha crescido para quase oito mil milhas quadradas. Naquela manhã o navio viu um *iceberg* de quatrocentos metros de comprimento e cinquenta de altura, com outros menores por perto. Eles não estavam diretamente no rumo suposto de Roufs, mas também não eram um sinal encorajador.

Outras possibilidades iam se tornando disponíveis para os organizadores da busca. Como Roufs estivera velejando perto da vanguarda da flotilha, os concorrentes que vinham atrás também podiam ser chamados para o serviço. Thiercelin chegaria à área de busca no final do dia 10 de janeiro. A CROSS também poderia desviar Laurent e de Broc, que seguia mais ao sul. O melhor amigo de Roufs na regata, Eric Dumont, estava mais atrás ainda, a mais de mil e trezentas milhas, e tinha problemas: uma retranca quebrada e mau tempo. Conseguiu reparar os danos amarrando um pau de *spinnaker* à retranca partida, como se fosse uma tala de alumínio. Ele notificou a CROSS de que estava indo em direção à área de busca. Angustiado pelo silêncio de Gerry, Dumont se apressava, velejando rapidamente em meio ao gelo à deriva — pequenos *icebergs* aqui e ali — com uma visibilidade de duzentos metros.

Bater num dos pedaços menores de gelo não era necessariamente fatal, parlier perdera seu leme, mas não o barco, ao bater num pedaço de gelo. Outros participantes tinham ouvido pequenos pedaços de *icebergs* chacoalharem com barulho alarmante mas inofensivo ao longo dos cascos.

O tamanho contava. Um pedaço de gelo do tamanho de uma caixa de sapatos provavelmente não abriria um buraco numa colisão; um do tamanho de um automóvel provavelmente abriria. Mas o resultado também dependia de outros fatores: da velocidade do barco; do lugar onde o gelo batia — a proa era muito mais forte do que as laterais do casco — e algumas proas dos barcos tinham anteparos para ajudar em caso de colisão, recomendados mas não necessários segundo as regras da regata; de se o gelo era arredondado e liso ou tão cortante quanto um pedaço de vidro partido. Dumont não podia saber se o perigo que corria era grande ou pequeno. De novo aquela velha roleta russa do Oceano Austral, observou ele.

Thiercelin, também amigo de Roufs, juntou-se ao Mass *Enterprise* na área de busca no dia 10 de janeiro. Ele teve de ficar à capa durante um tempo para dormir. Depois começou uma rotina de alternar trinta minutos no convés e trinta minutos embaixo, descansando, aquecendo-se — fazia abaixo de zero grau, com a sensação do vento — e observando seu radar. Enquanto chegava perto do ponto de deriva suposto de Roufs, ele passava quarenta e cinco minutos no convés e quinze embaixo. As condições não estavam más durante o dia 11: ventos de vinte e cinco nós, mas com ondas revoltas deixadas pelos últimos sistemas a passarem.

Então chegou uma notícia mais desapontadora. Tanto Laurent quanto de Broc, que em 11 de janeiro estavam a apenas cerca de cento e sessenta milhas da área de busca, decidiram continuar em frente. Eles citaram a previsão do tempo daquela noite e do dia seguinte: baixa visibilidade no meio da neblina e chuva forte, ventos de até sessenta nós, mar muito revolto.

— E uma escolha difícil — disse de Broc. — Meu coração está partido. — Ele pediu que Jeantot insistisse para que o Mass *Enterprise* continuasse procurando. O navio tinha muito mais condições de fazer isso do que ele e Laurent. Com as condições climáticas que deveriam chegar, os dois só podiam esperar atravessar a área de busca correndo na frente do vento.

Laurent concordou. O tempo tornaria a busca impossível.

— Não é uma decisão fácil. Talvez eu esteja errado. Mas ainda é uma regata muito longa, e eu preciso cuidar do meu barco cansado.

A CROSS, relutante em questionar a opinião de marinheiros

experientes que estavam no local, não quis ordenar Laurent e de Broc a juntar-se à busca. Eles também tinham visto a previsão do tempo. Decidiram que não poderiam pedir aos dois marinheiros que se arriscassem ainda mais, quando o novo sistema caísse sobre eles.

Enquanto isso, a área onde Roufs poderia estar à deriva crescia hora a hora. Jeantot, que momentaneamente ficara empolgado com a notícia da sobrevivência de Bullimore, estava cada vez mais pessimista com relação às chances de Roufs. Ele tinha uma sensação terrível de impotência. Sua familiaridade com o Oceano Austral só tornava tudo pior. Ele sabia mais do que ninguém como um marinheiro podia sofrer naqueles ventos e naquelas ondas terríveis. Podia imaginar sem esforço o que Roufs poderia estar suportando se tivesse perdido o mastro ou emborcado, incapaz de lançar um sinal de socorro. Depois de mais de duas semanas de incertezas e quase desastres, ele se sentia exausto como se estivesse duelando com o Oceano Austral. Com mais esperança do que bom senso, especulou que talvez todos os EPIRBs de Roufs tivessem se danificado ao mesmo tempo; talvez ele estivesse indo para um porto do Chile ou da Polinésia usando mastros de fortuna. Mas os sinais eram muito ruins, e Jeantot sabia disso. Sem uma posição atual para as duas embarcações envolvidas na busca, Roufs era *um aiguille dans une botte de foin* — uma agulha num palheiro. Jeantot só podia esperar que outro milagre acontecesse, que as dificuldades de Gerry terminassem como as de Raphaél, Thierry e Tony. Mesmo Laurent e de Broc tendo continuado em frente, Jeantot achava que Dumont, o amigo mais íntimo de Roufs, faria uma busca independentemente das condições de tempo. De qualquer modo, ele chegaria depois que o pior da tempestade iminente tivesse passado.

Também havia outro motivo para a leve esperança: mais tecnologia. A Agência Espacial Canadense operava o Radarsat, o mais poderoso satélite radar não militar do mundo. Uma análise cuidadosa de suas fotografias poderia revelar o mastro do *Groupe LG2*, se o barco ainda o tivesse. Mas se ele tivesse perdido o mastro, ou se estivesse flutuando emborcado, haveria pouca possibilidade de identificar o casco no meio das ondas. Mesmo assim era uma chance. O satélite passaria sobre a área de busca no dia 12 de janeiro. Se ele conseguisse algum tipo de posicionamento, talvez Dumont pudesse chegar lá.

O *Mass Enterprise* teve de encerrar seus esforços no final do dia 11 de

janeiro. Depois de dois dias de busca determinada, estava ficando com pouco combustível. E, de qualquer modo, seu capitão acreditava que nenhum barco danificado poderia sobreviver à tempestade que deveria chegar ao local no fim do dia 11 (a previsão de ventos de sessenta nós acabou se mostrando acurada). Entretanto havia mais do que a quantidade de tráfego comercial comum. Um cargueiro indiano, o *Aàtya Gaurav*, indo da Austrália para a Argentina, estava se aproximando da área. Ele também poderia ter a chance de encontrar Roufs, caso o satélite fornecesse um posicionamento.

Enquanto a nova tempestade se aproximava, a CROSS decidiu que Thiercelin já fizera o bastante. Deu-lhe “completa liberdade de manobra” — suas obrigações estavam encerradas. Mas o “capitão Marck” (seu apelido por causa do nome de um jogo de tabuleiros que ele inventara e vendera para levantar dinheiro para a regata) continuou buscando durante todo o dia 11, enquanto as condições pioravam mais e mais. À tarde o tempo era tão ruim que a CROSS deu uma ordem direta a Thiercelin: “Abandone a área e continue a sua rota.” O barco perdido poderia estar em qualquer lugar numa zona de vinte e sete mil milhas quadradas. Ele demoraria um mês para cobri-la, segundo a CROSS. A organização parabenizou-o por seu trabalho e lhe desejou boa sorte.

“Vocês não precisam me agradecer; só estou fazendo o meu serviço”, respondeu carrancudo o marinheiro exausto.

Triste, ele se virou para o leste. Homem de muitos talentos, hábil marceneiro, ex-diretor artístico de uma agência de publicidade brasileira e ilustrador de revistas, Thiercelin estava muito deprimido e ansioso, incapaz de dormir apesar da fadiga. Tudo isso lembrou-o da MiniTransat da qual havia participado em 1991, em que dois marinheiros haviam se perdido. Ele os conhecia bem, e tivera dificuldade para aceitar as mortes. Queria desesperadamente encontrar Roufs — cumprir seu humilde dever de marinheiro e salvar um amigo, como disse. Mas o clima, sempre o clima do Oceano Austral, implacável, impessoal, poderoso, interviera. Durante a noite do dia 11, viajando rapidamente diante da tempestade, seu barco quase sofreu uma capotagem. O *Crédit Immobilier de France* desceu por uma onda grande e mergulhou no dorso da onda à frente, enterrando a proa até o mastro. A parte posterior do casco e os dois lemes ficaram cinco metros fora d’água. Thiercelin, incapaz de fazer qualquer coisa, atordoado e

desencorajado, viu seu barco voltar lentamente à horizontal e retomar a carreira desabalada em direção ao leste. “Estou realmente cheio”, disse ele por fax. “Odeio este lugar.”

O satélite não adiantou muito. Tirou quatro séries de fotos durante as órbitas no dia 12 de janeiro e nos dias seguintes. Na época, a última zona de baixa pressão estava golpeando a área. As ondas altas tornavam difícil identificar qualquer objeto flutuante. No final do dia 13 a Agência Espacial Canadense havia identificado dezoito localizações possíveis. Durante o dia e meio seguinte, o *Aàtya Gaurav* rastreou-as metodicamente, mas nada encontrou. Já sem tempo, e sem ter muito mais o que fazer, ele também retomou o curso em direção ao Cabo Horn. Não havia outros navios comerciais num raio de mil milhas. Agora Eric Dumont era o único que permanecia na busca.

Ainda havia outros participantes mais atrás, claro, mas estavam longe demais para ajudar. Chabaud estava mil e quinhentas milhas atrás de Dumont, ainda seguindo em sua participação conservadora na regata, mantendo-se bem ao norte, perto da latitude de quarenta graus, preferida por Moitessier. Seu moral, desgastado pela notícia de todos os emborcamentos, havia crescido de novo com a notícia dos resgates miraculosos. Ela havia recuperado boa parte da confiança e não tinha mais tanta preocupação de que, com os barcos virando como brinquedos de banheira, o seu fosse o próximo. Decidira se concentrar em se manter viva e terminar a regata, independentemente do quanto demorasse. Permaneceria ao norte — era perigoso, até mesmo absurdo, ir para o sul em direção ao gelo, disse ela — e cuidar de si e do barco. Comer e dormir bem. Cuidar de sua estabilidade. Ela estava muito cansada da tensão, do trabalho e do movimento constante.

— Preciso passar muito tempo chutando meu traseiro, para ir em frente — disse ela. — Mas estou indo!

Mesmo assim, o silêncio de Roufs era terrível de suportar.

Goss e Parlier estavam muito distantes da área em questão. Parlier, depois da parada em Fremantle, tinha voltado à regata em seu barco recuperado. Mas mesmo velejando tão rápido quanto estava, ainda se mantinha apenas poucas centenas de milhas à frente de Chabaud, e muito ao sul da área de busca. Goss havia deixado Hobart um dia depois de o

ARGOS de Roufs ter parado, e após deixar Dinelli lá. Tempo demais teria se passado quando Goss ou Parlier chegassem próximos da última posição conhecida de Roufs. A área de busca teria inchado até um tamanho absurdo. Eles podiam manter um olho atento enquanto velejavam em direção ao Horn, mas era só isso.

No dia 15 de janeiro o Radarsat tirou mais fotos da área de busca. Jeantot esperava que os analistas canadenses pudessem proporcionar algumas posições possíveis para que Dumont investigasse. Mas eles não conseguiram identificar qualquer objeto provável. Dumont chegou perto da última posição de Roufs no final do dia 15. Teve grandes dificuldades apenas para chegar lá. Havia gelo por toda a volta. Num determinado momento ele chegou ao convés e encontrou seu barco, o *Café Legal le Gôut*, “de nariz com nariz” com um grande *iceberg*. Não tinha dormido há quase três dias, indo o mais rápido possível em ventos de quarenta e cinco nós e grandes ondas. Rápido demais — até mesmo naquelas condições relativamente moderadas fora inteiramente deitado seguidas vezes. Achava que agora estava “permanentemente acordado”. De vez em quando, ele desmoronava e chorava. Porque estava exausto e frustrado demais; por causa dos temores por Gerry.

Mas na tarde do dia 16 Dumont teve de abandonar sua busca. O vento aumentara para cinquenta nós constantes (força 10 na escala Beaufort). Tinha visto mais gelo, ainda que a visibilidade fosse de menos de oitocentos metros. Usando sua menor bujarrona de tempestade, mesmo assim seguia a doze nós. Sem posições para onde apontar, numa área de busca que agora ocupava um naco significativo do Pacífico Sul, a tarefa de Dumont era impossível. Enquanto se aproximava o crepúsculo do dia 16, ele virou o barco de novo para o leste.

E foi isso. Jeantot tinha exaurido todas as possibilidades de ajuda. A CROSS pediu que os navios que passassem pela área se mantivessem alerta. Os chilenos continuaram suas patrulhas aéreas na vizinhança do Cabo Horn. Agora a única esperança era que Roufs ainda estivesse de fato velejando, talvez com mastro de fortuna, em direção a um porto de refúgio, mais provavelmente no Chile. Ou se esse fosse apenas um problema de comunicação e ele estivesse velejando normalmente, iria contornar o Cabo Horn a qualquer dia. Se nenhuma das opções fosse verdadeira, ele era um homem morto.

Michèle Cartier, mulher de Roufs, estava esperando o resultado da regata em Montreal, onde havia matriculado Emma, a filha dos dois, numa escola. Tinha certeza de que Gerry continuava vivo, e disse isso. Ele certamente teria podido ativar pelo menos um de seus ARGOS ou um EPIRB 406 se estivesse com problemas. Gerry era um marinheiro bom demais; ela tinha total confiança. Ele não entrara na regata para morrer. O mar era sua vida. Para ele e Emma isso significava seis meses de ansiedade por ano; mesmo assim, essa espera era a coisa mais difícil que ela já tivera de suportar.

Um dia Emma voltou da escola para casa e disse:

— Papai está morto.

Seus colegas de escola tinham ouvido dos pais a notícia do desaparecimento de Roufs. Durante a última conversa por telefone via satélite, em 6 de janeiro, Roufs perguntara a Cartier sobre alguns cheques que ele havia preenchido antes da regata. Ela disse para não se preocupar com os cheques; simplesmente continuar competindo. Cartier agradeceu em público a Autissier por seu esforço no resgate. Disse que ela foi fantástica, corajosa. Tinha arriscado tudo para voltar na busca. O mesmo com relação a Thiercelin. Agradeceu antecipadamente a Dumont — que chegaria em breve ao local. Não fez qualquer menção a de Broc ou Laurent.

Ela e Emma haviam dado um presente de Natal a Roufs antes de ele partir, segundo disse Cartier — um isqueiro para seu fogão de propano. Emma havia acrescentado um bilhete: “Esta chama iluminará o seu rumo.” As duas haviam posto fotos delas no pacote. Michèle Cartier tinha certeza de que ele ainda podia olhar para as fotos e retirar força delas. Mas era uma espera interminável.

De repente parecia que a esperança e a confiança de Cartier não eram equivocadas. Houve outro milagre a acrescentar na categoria de sobrevivência improvável dessa regata. Segundo o centro de busca e resgate do Chile, um avião da Força Aérea voando a cerca de cento e cinquenta quilômetros a noroeste do Cabo Horn informou ter captado uma transmissão fragmentada de rádio em VHF. O contato havia durado apenas alguns segundos, mas a tripulação foi definitiva: tinham ouvido as palavras “Groupe Lima Golf”, a convenção internacional de alfabeto de rádio para Groupe LG. Fazia sentido. Se Roufs tivesse mantido sua velocidade normal,

chegaria mais ou menos nessa época nas vizinhanças do Cabo Horn — em 17 de janeiro. Parecia que ele havia apenas sofrido uma falha geral no sistema de comunicações. Roufs tinha seu VHF de mão, e esta poderia ter sido a fonte da mensagem de rádio. De fato, quando Jeantot recebeu a notícia do contato, Roufs já teria rodeado o Horn. Estaria indo para a passagem de quatrocentas milhas de largura entre a Argentina e as Falklands, na saída do Oceano Austral. Se o breve contato pudesse ser confirmado por outra transmissão de rádio ou por um avistamento, não havia dúvida de que mais um marinheiro da Vendée Globe havia escapado do Grande Sul por um triz.

Os chilenos mandaram aviões em turnos rotativos durante vários dias, com tempo ruim e baixa visibilidade. Mas ninguém ouviu mais nada sobre Groupe Lima Golf no rádio. Mesmo assim Jeantot permitiu-se ficar cautelosamente otimista. Laurent, velejando no *Groupe LG Traitmat*, estava longe demais do Cabo Horn para que o avião chileno o tivesse confundido com Roufs. De qualquer modo, ele informou que não havia usado o VHF naquele dia. Não significava muito o fato de os chilenos não terem podido ver Roufs. Ele poderia ter passado facilmente por entre a rede deles, mesmo na zona de busca relativamente pequena. Isso simplesmente sublinhava como era difícil encontrar um barco no tumulto das ondas. Raramente a visibilidade era suficientemente boa para ver a alguma distância. A Força Aérea argentina despachou aviões no lado Atlântico do Cabo Horn. Eles avistaram Autissier, mas não Roufs. Mas este já poderia ter passado sem ser observado. A confiança de Jeantot na sobrevivência de Roufs cresceu. Ele acreditou que a teoria da falha de comunicações explicava melhor o silêncio de Roufs, especialmente quando o adido naval chileno em Paris e a embaixada francesa em Santiago confirmaram o contato de rádio.

De fato, era possível que ninguém visse Roufs até ele se aproximar de Les Sables-d'Olonne em algum momento do final de fevereiro. Que dia seria esse mesmo pelos padrões desta edição surpreendente da regata. O marinheiro há muito perdido, fora de contato por seis semanas, emergindo do mar como um navegador de outro século. Isso já acontecera antes, um barco escapar p_{or} entre redes das equipes de buscas. Os veleiros tendem a ter cores parecidas com o próprio oceano — cascos e velas brancas, talvez pintura azul anti-incrustação no fundo. O Groupe LG2 tinha um casco cor

de malva e pintura azul esverdeada no fundo, que era ainda mais difícil de ser identificado do que os cascos brancos em meio aos tons do mar. (Surpreendentemente, apenas alguns barcos tinham esquemas de cor contrastantes: o *Whirlpool Europe 2*, de casco vermelho, por exemplo, ou as laterais do convés pintadas de amarelo brilhante no *Aqua Quorum*.) E as buscas por área ou zona envolvendo a acuidade precária dos olhos humanos em aviões ou navios costumam fracassar nas estepes vastas e indiferenciadas do oceano. Quando a Força Aérea australiana tentava encontrar o iate quebrado de Autissier no sul do Oceano Índico durante a BOC de 1994, o avião levou quase três horas para fazer o avistamento, ainda que dois de seus EPIRBs estivessem emitindo posicionamentos razoavelmente precisos. A tripulação do avião disse mais tarde que o barco branco parecia apenas outra onda se quebrando na água turbulenta. Por motivos óbvios, isso é ainda mais difícil para quem está fazendo a busca a bordo de um navio.

Num exemplo recente de um retorno da irmandade dos mortos no Oceano Austral, um experiente marinheiro solitário inglês de sessenta e oito anos, Les Powles, deixou Whangerei, na Nova Zelândia, em 26 de dezembro de 1995, num veleiro de trinta e quatro pés. Ele queria rodear o Horn em direção às Ilhas Falklands, e eventualmente chegar à Inglaterra. Powles disse à família e aos amigos que deveria chegar às Falklands, ou faria contato de rádio com as ilhas, dentro de sessenta dias. A meio caminho em direção ao Horn ele capotou numa tempestade forte. Seu barco de desenho tradicional voltou a ficar em pé imediatamente, com o mastreamento e o cordame intactos. Mas o marinheiro se machucou muito, e teve todo o equipamento de comunicações destruído. Ele se recuperou gradualmente dos ferimentos com uma dieta de analgésicos e uísque, e continuou velejando. Mas foi atrapalhado pelos ferimentos e por ventos de frente incomuns, e seu progresso foi lento.

Quando os dois meses que ele previu expiraram sem notícias, Powles foi declarado desaparecido e uma ampla busca se iniciou. Navios e aviões sobre o Oceano Austral e o Atlântico Sul fizeram busca ou se mantiveram em alerta durante semanas, mas nada encontraram. Ele foi declarado supostamente morto perdido no mar.

Mas Powles estava bem, ainda velejando. Nesse ponto havia rodeado o Horn sem mais problemas, mas foi empurrado para longe das Falklands por

vendavais. Decidiu ir em direção ao Brasil, mas mudou de idéia porque achou que os documentos de seu barco talvez não satisfizessem os corruptos capitães dos portos. Partiu para os Açores. Mas assim que chegou lá, pensou: que diabo, posso muito bem ir para casa. E continuou em direção à Inglaterra. Em julho de 1996, dois meses após a busca ser encerrada, Powles entrou numa marina em Lymington, Hampshire, sem saber que o mundo o havia procurado durante um mês, e que oficialmente ele era um homem morto.

O fato é que ainda hoje, com tráfego pesado de navios, buscas coordenadas, satélites, frotas pesqueiras grandes e que vão muito longe, um barco ainda pode desaparecer durante semanas ou meses no amplo oceano. Jeantot e todos os outros marinheiros sabiam disso. Era bastante viável pensar que Roufs ainda estava lá.

Enquanto isso, para os outros navegadores, a regata continuara como sempre, enquanto eles se batiam contra o vento, as ondas e o gelo sobre praticamente toda a extensão do Pacífico Sul. Mas um teve mais sorte do que o resto. Às quatro da madrugada de 9 de janeiro, enquanto o *Mass Enterprise* começava a procurar Roufs, Auguin rodeou o Horn depois de sessenta e seis dias no mar. Se mantivesse o ritmo, não somente quebraria o recorde de Lamazou, de cento e nove dias, como poderia chegar em casa em menos de cem.

Auguin e sua mulher, Véronique, haviam concordado que tentariam se encontrar próximo ao Horn, caso o tempo permitisse.

Ela tinha voado para Punta Arenas e contratado uma embarcação da marinha chilena para levá-la ao encontro do *Géodis*. As chances do encontro não tinham parecido boas na véspera — o vento soprava a cinquenta e cinco nós. Mas na madrugada do dia 9 ele diminuiu. O encontro improvável tornou-se subitamente possível. Auguin ficou à capa perto do Horn. Abriu uma garrafa de champanhe e, na luz do início da manhã de verão austral, brindou ao marco que havia alcançado. Ele e Véronique acenaram e gritaram um para o outro com o barco chileno aproximando-se o máximo possível do quase estacionário *Géodis* naqueles mares revoltos. Todos ficaram rapidamente enjoados no barco visitante. Ele voltou para o abrigo dos canais chilenos. Pelo rádio Auguin foi simpático, mas disse a Véronique que, para ele, o oceano parecia quase liso. Enquanto o *Géodis* ficava para trás, os visitantes agora quase mortos de enjoo podiam ver

Auguin, vestido numa capa impermeável, magro e barbudo, de pé tranquilo no convés e calçado com suas botas de mar, balançando com o movimento do barco como se os dois fossem um só, ainda bebendo alegre o champanhe.

— Foi muito bom ter finalmente um pouco de contato com a civilização — disse ele. — E estou feliz por sair daqueles mares infernais incólume, pelo menos fisicamente, pela terceira vez.

Auguin tinha motivos para estar feliz. Ninguém mais estava perto dele. Se não houvesse azar, ele teria uma vitória marcante. Evitara todas as experiências traumáticas, quase mortais, de alguns de seus concorrentes. O barco havia se mostrado absolutamente sólido, mesmo tendo sofrido sua cota de pequenas falhas de equipamento, e os gaguejos e os lapsos fantasmagóricos inevitáveis dos instrumentos eletrônicos fora de seu elemento seco e quente. Auguin fora excelente na característica mais importante de segurança na vela oceânica: velocidade. Tinha saído do Oceano Austral mais rápido do que qualquer outro navegador solitário. Depois disso, são férias — tinha dito, e suas férias estavam começando.

Mas enquanto Auguin celebrava a liberação do Oceano Austral, todos os outros continuavam nas garras dele. Ou pior. Quase sete mil milhas atrás de Auguin, e na véspera de sua saída do inferno, de Radiguès, no *Afibel*, deixou Fremantle. Ele havia entrado no porto australiano para tentar consertar o sistema elétrico, que não parecia capaz de durar uma semana sem um grande colapso. E de fato, dias depois de sua partida parecia que ele teria de entrar em outro porto para tentar de novo. (Eventualmente parou em Dunedin, Nova Zelândia, e nem mesmo esse seria seu último porto de parada.) O motor também estava tendo problemas, e as baterias não queriam carregar. Logo depois de deixar Fremantle, teve de passar um dia inteiro enfiado na caixa do motor fazendo o usual: tirando os injetores, verificando a compressão, xingando. Eventualmente teve de desistir. O vento aumentou para uma força quase que de ^{tem}pestade total, e tornou-se muito difícil fazer qualquer trabalho. O desclassificado de Radiguès estava numa maratona particular, efetivamente fora da regata.

Cinco mil milhas atrás do líder, e no mesmo dia em que Auguin contornou o Horn, Goss deixou Hobart, na Tasmânia. Quando fez isso, o *Aqua Quorum* era efetivamente o último barco na regata, e Goss o último

concorrente oficial. Ainda que ser resgatado desclassificasse um marinheiro, realizar um resgate não desclassificava; de fato, Goss receberia uma bonificação de trezentos e dezoito horas pelo tempo demorado para salvar Dinelli e levá-lo a Hobart. Como sempre, velejar como o último da fila era a pior posição. Especialmente no Pacífico Sul — sem nenhum outro concorrente atrás e podendo ajudar se algo desse errado. A tênue linha de vida oferecida a cada marinheiro por seus colegas participantes era cortada no último barco. O demônio podia tomar o último. Como qualquer navegador solitário indo em direção ao Horn, Goss estava completamente isolado.

Além disso estava em má forma. Emocional e fisicamente exausto pela dificuldade do resgate de Dinelli, Goss achou a volta à regata uma das coisas mais difíceis que fez na vida. Sentia-se arrasado e ferido. Seu barco era um caos. Três embarcações haviam se perdido. Agora Rouf estava desaparecido. Enquanto partia de Hobart, era como se ele pudesse levar um golpe antecipado do furacão Evan, que estava atravessando seu caminho ao sul.

— Nunca tive medo do mar. Tive um respeito saudável por ele, o que é uma coisa muito melhor. Mas estava assustado quando deixei Hobart.

Precisou sentar e conversar consigo mesmo, voltar ao básico. Por que estava ali? O que estava tentando alcançar? Ele sabia contra o que estava lutando, mas sobrevivera à tempestade que havia destruído Dinelli. Era simplesmente um caso de tomar uma xícara de chá e continuar, disse a si mesmo. Mas era difícil. Perdera a concentração que tinha desde o início. A navegação solitária é em grande parte um jogo mental. Você nunca sabe qual será o próximo movimento. Mas cada movimento podia ter consequências terríveis, porque você ficava muito vulnerável no Oceano Austral. De modo que quando os problemas surgissem, sua arma era a mente. Você precisava sentar e pensar no caminho de saída, fazer o melhor uso possível do que tinha no barco, juntar as coisas. De algum modo, ele precisava voltar àquele estado de prontidão focalizada, ainda que relaxada. O marinheiro do Cabo Horn precisava ser centrado, ter entranhas tranquilas, mas prontas para a batalha. A mente vazia de tudo a não ser o barco e o mar — o Zen e a arte da navegação no Oceano Austral. “Eu era um marinheiro em perigo”, disse Saint-Exupéry depois de cair no deserto. Esse era o estado mental que o marinheiro da Vendée Globe também precisava

cultivar.

Nas duas semanas seguintes Goss lutou contra seu medo e a depressão. Evan não o alcançou, mas outra tempestade enorme surgiu, quase idêntica à que quase havia destruído Dinelli — vento norte, grande queda de pressão, mudança rápida do vento em direção ao sudoeste, subindo a sessenta nós ou mais. Jeantot, que agora estava com um interesse quase terno em Goss, mandou por fax um alerta sobre o sistema que se aproximava. Era preocupante, acrescentou Jeantot. E Goss pensou: merda, *eles* estão preocupados. Eles que estão do outro lado do mundo.

Mas quando a tempestade veio sobre ele, Goss estava bem. Foi como passar pela máquina de moer carne — ele chegou a colocar sua roupa de sobrevivência durante a noite — mas sentiu-se muito melhor depois, com um sentimento renovado de realização.

— Tudo é basicamente mental. Uma experiência muito interessante.

Enquanto Goss velejava para o leste, seu radar falhou, depois o rádio. Ele decidiu ficar a norte de cinquenta graus para evitar o pior do gelo. Jeantot, tão solícito como sempre com relação ao seu herói, mandou para Goss uma série de mapas de satélite mostrando as principais concentrações de gelo na sua rota.

O barco seguinte a rodear o Horn, depois de Auguin, poderia ter sido o de Roufs, se a teoria esperançosa de todo mundo estivesse certa. Mas Autissier dobrou o cabo em 17 de janeiro, pela terceira vez na vida. Tinha feito isso enquanto estabelecia um recorde de velocidade de Nova York a São Francisco. Anteriormente, havia rodeado o Horn competindo na BOC de 1990-91. Mas a regata fora uma experiência diferente. Tinha havido o descanso e a recuperação em Sydney antes de começar a terceira perna através do Pacífico Sul e ao redor de Horn. E a perspectiva de mais descanso em Punta dei Este, Uruguai, depois — Na BOC, o Oceano Austral era uma corrida de quatro a seis semanas entre dois portos — bastante difícil, mas não como a Vendée Globe. E esta edição da regata fora a pior. Com todas as quase catástrofes, a incerteza com relação a Roufs, a luta exaustiva para voltar até ele, Autissier sentia que fora levada até ^{os} seus limites. Depois de tudo isso — da tensão, das dificuldades, do frio, de tudo — “o Cabo Horn foi um Uuuuf!”, ela solta um suspiro alto, de alívio e exaltação.

— Você sabe, foi a primeira vez em que eu realmente senti isso.

Os barcos do segundo grupo — Laurent, de Broc, Thiercelin e Dumont, que tinham se mantido mais ou menos juntos desde o Atlântico Sul — rodearam o Horn em rápida sucessão entre 19 e 24 de janeiro. O primeiro foi Laurent, preciso e lacônico.

— Feito! — disse ele pelo rádio.

De Broc rodeou o cabo em 20 de janeiro. Mas estava com problemas sérios. Tinha pouco óleo diesel para o gerador, e a hélice do gerador a água estava danificada. Logo ele não teria como recarregar as baterias. De modo mais agourento, os pisos (os apoios estruturais da área de casco-quilha) estavam com defeito. Toda a área da junta entre casco e quilha estava frágil. Ele não podia dizer até que ponto estava comprometida, mas queria dar uma boa olhada enquanto houvesse terra próxima. Poderia ter ancorado precariamente em alguma baía e tentado resolver as coisas sozinho — mergulhar na água de cinco graus de temperatura para olhar a hélice, colocar tecido de fibra e epóxi nos pisos frouxos — mas suspeitava de danos mais extensos e decidiu parar no porto argentino de Ushuaia, no Canal de Beagle. (Logo a norte do Horn, o Ushuaia era o porto mais ao sul — e também reivindicava ser a cidade mais ao sul no mundo.) Parar num porto manteria intacto seu recorde desanimador: seria a segunda desclassificação numa Vendée Globe. Ele fora desqualificado na regata anterior depois de uma parada forçada na Nova Zelândia — por causa dos temores (infundados) de seu arquiteto e seu patrocinador com relação à integridade do barco. Aquele tinha sido o venerável *Groupe LG Traitmat*, agora sob o comando de Laurent. Na época, o abandono de de Broc dera a Roufs sua chance, quando lhe pediram para trazer o barco de volta da Nova Zelândia Para a França. Da próxima vez, prometeu de Broc, seria diferente.

— Em 2000 eu voltarei com uma máquina de guerra, para vencer! Thiercelin rodeou o Horn na tarde no mesmo dia em que de Broc fez a passagem, em meio ao nevoeiro, acompanhado por dois golfinhos e um albatroz. Quando Knox-Johnston passou pelo grande cabo em sua viagem de trezentos e treze dias, com poucos víveres além de carne do século XIX, biscoitos de navio, arroz e feijão, tudo que pôde fazer para comemorar foi sonhar com um banho quente, uma garrafa de cerveja, um bife e sexo, nesta ordem. Thiercelin abriu uma garrafa de champanhe e comeu um pouco de

foie gras. Dois dias depois enfatizou o quanto a navegação a vela por longas distâncias tinha mudado em trinta anos (ou talvez quanta diferença sempre houvera entre os marinheiros franceses e ingleses). Ele preparou um omelete de cogumelos com ovos frescos que tinha guardado em cera durante dois meses e meio exatamente para esta ocasião, cogumelos secos reidratados e vários temperos. Acompanhou com uma garrafa de Bordeaux Medoc, ouvindo uma fita do The Who.

Estava aliviado por sair do Oceano Austral por um motivo mais prático: nos golpes violentos que tinha levado durante a busca por Roufs, os pisos de seu barco também se danificaram. Ele havia percebido fraquezas nos barcos perto da proa. Tivera de diminuir a velocidade até poder colocar uns suportes de madeira. Poderia fazer reparos mais permanentes nas águas mais calmas do Atlântico. No dia seguinte, seu primeiro dia no Atlântico, enquanto estava sentado à mesa de navegação cantando feliz com uma fita dos Platters e velejando a treze nós, o barco bateu em alguma coisa e parou quase que por completo.

— Eu dei com minha linda cara direto na mesa de navegação.

Um pedaço gigantesco de cabo perdido no mar havia se enroscado na quilha. Diferentemente de Jeantot, que fora mergulhador comercial antes de velejar e estabelecera um recorde de mergulho livre de 1.644 pés, o único recorde de mergulho de Thiercelin fora estabelecido em sua banheira. Ele não podia mergulhar — de novo o problema no ouvido — de modo que teve de baixar as velas imediatamente e ficar velejando para trás e para a frente antes de se livrar do cabo emaranhado. Pelo menos não tinha sido um *container*, disse ele. Logo estava em movimento de novo, velejando cochado a dezessete nós, cortando as ondas curtas e íngremes do Atlântico, andando nas laterais da cabine enquanto o barco adernava.

Enquanto Thiercelin mastigava seu omelete de cogumelos, Dumont passou pelo Horn. Teve dificuldades terríveis para chegar até lá. De fato, na véspera experimentou o pior tempo de sua vida, com ondas de treze metros, muito mais íngremes do que o normal na água mais rasa perto do continente, e ventos que chegavam a setenta nós. Para acrescentar um pouco de tempero, avistou gelo de novo, ao passar a quatrocentos metros de um grande *iceberg*. Durante a noite vestiu sua roupa de sobrevivência e certificou-se de que todo o equipamento de emergência estivesse em ordem.

— Tive o maior medo da vida — disse ele. — O barco adernou com violência várias vezes, com os esticadores batendo na água.

Se aquelas pequenas estruturas no topo do mastro batiam na água, isso significava que o barco de Dumont tinha adernado num ângulo de noventa graus ou mais, desconfortavelmente perto de seu último ângulo de estabilidade.

Mas na noite seguinte ele estava junto ao Horn, o cabo grande e mítico, “o final da terra desconhecida, a porta do caminho de volta”. Foi o término de toda aquela viagem de pesadelo pelas ondas imensas e selvagens, tempestade após tempestade. Além disso, como os marinheiros dos navios de vela redonda que haviam sobrevivido a ele, depois de ter rodeado o Horn, Dumont adquiriu o direito — e para o diabo a lei da aerodinâmica — de mijar no vento sem se molhar. E de usar um brinco de ouro na orelha esquerda, a que fica em direção ao rochedo apavorante enquanto você rodeava. Por acaso, quando chegou lá, o vento instável havia amainado. Ele seguiu numa velocidade fantasmagórica de cinco nós, sob uma lua enorme e tão redonda quanto a Terra, com os topos nevados das montanhas chilenas brilhando por trás do cabo à luz pálida e austera.

Alguns dias depois o desclassificado Parlier também passou pelo último dos três cabos de tempestade. Tinha feito uma rápida passagem pelo sul do Pacífico desde que deixara Fremantle. Num determinado ponto tinha ido muito ao sul, abaixo de sessenta graus, para evitar mau tempo. Isso também havia reduzido sua distância, e ele havia ganhado muito tempo com relação aos competidores à frente. Passou pelo Horn a duas milhas dos penhascos abruptos e ásperos. Enquanto virava para o norte, as longas ondas do Oceano Austral, finalmente encontrando terra, morreram e desapareceram. Em comparação, era como velejar num lago. Parlier sentia como se estivesse saindo de uma terra de ninguém, onde os seres humanos não tinham lugar; como se tivesse acabado de subir ao topo de uma montanha (como fazia freqüentemente em seu tempo livre). Agora estava começando a descer de novo.

— Mandei uma última mensagem aos albatrozes, meus fiéis companheiros de navegação por quase sessenta dias — disse ele. — Saúdo vocês, mas estou deixando-os pelo norte, em busca de mares quentes e minha volta à civilização.

Duas mil e quinhentas milhas atrás, no Oceano Austral, Chabaud

continuava seu progresso constante. Ela havia se estabilizado depois dos problemas do Natal e do Ano-Novo.

— Eu estava traumatizada com todos os veleiros que capotaram — admitiu ela. — Não achava possível tantos barcos afundarem assim. Por outro lado estava tranquilizada pela eficiência e a organização dos resgates. Não achava possível localizar um navegador que corresse perigo naquelas áreas do mar. O resgate de Raphaël Dinelli por Pete Goss é uma história fabulosa. A história mais linda

“Achei extraordinária essa solidariedade entre marinheiros. Sem dúvida as pessoas em terra aprenderão uma lição com isso. Esta Vendée Globe me ensinou muita coisa. Quando partimos nós sabemos como é perigosa. Mas assumimos os riscos lucidamente, de olhos abertos. Depois de setenta e nove dias no mar, posso dizer que é uma regata muito linda e muito difícil. Se antes de sair eu soubesse como seria dura, não tenho certeza de que iria. Mas agora que estou aqui, me sinto muito feliz.”

Enquanto isso, ela sentia saudades da família e dos amigos. Trocaria qualquer coisa por um passeio no campo. E outro sistema de baixa pressão estava a caminho. Faltando dez dias para o Horn.

Quanto a Goss, ele estava tendo problemas elétricos, no piloto automático, nas velas e no radar. Afora isso, tudo ia bem. A não ser o cotovelo. Tinha se infeccionado no início da regata. E ele o prejudicara ainda mais sendo lançado pela cabine quando voltava para pegar Dinelli. Agora a coisa estava piorando, inchando tanto que ele não podia usar o braço — velejando apenas com uma das mãos. Durante a última semana de janeiro ele estava avançando devagar por calmarias e o *Aqua Quorum* balançava de modo abismal, sem vento, nas ondas altas.

— Só posso tomar chá e esperar — informou Goss ao quartel-general da regata. (O chá de Goss, o início da ressurreição de Dinelli, já era uma lenda afetuosa na França.)

No dia 25 de janeiro aconteceu o inconcebível. A jocosidade precária dos marinheiros enquanto saíam do Oceano Austral, cada vez mais compartilhada com Jeantot enquanto os dias se passavam sem incidente, desmoronou de súbito. O comandante-chefe da terceira zona naval chilena, baseada em Punta Arenas, anunciou numa entrevista coletiva que nem a Força Aérea chilena nem a Marinha haviam identificado formalmente Roufs como a fonte da transmissão de rádio em VHF em 16 de janeiro. Ele

delineou o que as autoridades chilenas agora diziam que acontecera. O piloto do avião de busca havia transmitido repetidamente as palavras “Groupe Lima Golf” no canal dezesseis, o canal de chamada internacional em VHF, enquanto o avião voava seu padrão de busca. Depois de uma hora e meia um barco respondeu: “Câmbio”. Quando lhe pediram sua posição, o marinheiro não identificado dera coordenadas de latitude e longitude que o colocavam a quase cem milhas a nordeste do Cabo Horn (não noroeste, como dissera o comunicado inicial da estação marítima chilena de busca e resgate). O avião não tinha podido ver o barco — as condições climáticas na época incluíam chuva pesada e vento forte, com baixa visibilidade. De volta à base, o piloto chileno informou que o marinheiro tinha falado inglês com um claro sotaque francês. O totalmente bilingue Roufs falava inglês com sotaque canadense, mas sem qualquer traço de francês. Em nenhum momento, segundo o comandante chileno, contradizendo o relatório anterior do centro de busca e resgate, o navegador disse as palavras “Groupe Lima Golf”. O comandante não ofereceu qualquer explicação para os relatórios conflitantes. E ninguém mais podia explicá-los.

Subitamente o destino de Roufs estava de novo incerto. Se não houvera comunicado pelo rádio, não havia sentido em ver alguma teoria como mais provável do que qualquer outra. De novo era igualmente possível que ele tivesse colidido desastrosamente com um *iceberg*, emborcado e se afogado, que tivesse se perdido numa queda ao mar, ou que estivesse à deriva numa balsa. Poderia estar velejando com mastro de fortuna ou intacto, ainda na regata mas sem qualquer equipamento de comunicação funcionando. Qualquer hipótese era tão boa quanto outra. Apenas a esperança fazia alguma diferença com relação a qual seria escolhida — e o conhecimento de que isso já acontecera antes: Les Powles aparecendo na Inglaterra três meses atrasado, por exemplo. Infelizmente também havia precedentes desagradáveis.

Na BOC de 1994-95, quando um dos concorrentes ingleses, Harry Mitchell, de sessenta anos, velejando num barco de fibra de vidro de quarenta pés, estava a cerca de mil quatrocentos e cinquenta milhas a oeste do Cabo Horn, um satélite em órbita polar captou um sinal de seu EPIRB 406. (Mitchell, cuja forma física equivalia à de um homem de cinquenta anos, foi o concorrente mais velho de qualquer BOC ou Vendée Globe.) O transmissor de emergência deu um posicionamento exato de latitude e

longitude. O transmissor de posição ARGOS de Mitchell parou mais ou menos na mesma hora em que o sinal de EPIRB foi recebido. Na regata já houvera uma quantidade de alarmes falsos, quando ondas haviam ativado automaticamente EPIRBs 406 (o tipo que era acionado em reação à pressão hidrostática — uma inundação por uma grande onda causaria isso). Uma onda se quebrando poderia ter feito o mesmo com o EPIRB de Mitchell, ao mesmo tempo em que varria sua antena ARGOS. Por outro lado, a coincidência dos dois sinais, um ativado, o outro interrompido, podia significar o pior. Mitchell não pôde ser contatado por rádio, ainda que isso não fosse incomum. Ele costuma ficar fora de comunicação para economizar energia ou porque seu equipamento não estava funcionando. Como no caso de Roufs, as possibilidades iam de danos limitados de comunicações causados por uma onda até uma catástrofe terminal.

Mas uma busca tinha de ser feita. Todo o aparato familiar foi colocado em uso. A coisa parecia bastante frágil desde o início. Outro concorrente, duzentos e cinquenta milhas contra o vento, não pôde ser contatado porque seu sistema de comunicações tinha sido avariado. O outro participante mais próximo estava a mais de quinhentas milhas a favor do vento, e velejando com mastro de fortuna depois de ter perdido o principal. O marinheiro mais próximo que o quartel-general da regata pôde contatar era uma mulher inglesa, Lisa Clayton. Não fazendo parte da BOC, estava tentando uma navegação solitária sem escalas. Ela também estava a favor do vento, a mais de quatrocentas milhas de distância, um longo caminho para velejar de volta contra o vento e as ondas. Além disso, sofrera uma queda que a deixara inconsciente quando seu barco quase se emborcou, e ao acordar encontrou uma pilha de faxes falando do sinal de socorro de Mitchell. Os coordenadores da busca liberaram Clayton, totalmente grogue, de qualquer obrigação. As condições climáticas na área do sinal de Mitchell não eram incomuns — ventos chegando a setenta nós, com ondas equivalentes. Era impossível um avião sobrevoar a área antes que as coisas se acalmassem.

Mas mesmo quando o tempo melhorou, os chilenos se recusaram a mandar um avião. Diziam que o sinal do EPIRB era forte, e que o navio seria o melhor instrumento de resgate. Os C-130 deles, que estariam operando no limite extremo do alcance, não tinham máquinas fotográficas ou equipamento de infravermelho (para detectar o calor do corpo humano) para uma área de busca onde a visibilidade era quase sempre muito

pequena. Havia um cargueiro a caminho, o *Francisca Schulte*. O diretor da regata, o americano Mark Schrader (como Jeantot, ele também era veterano do Oceano Austral), baseado em Charleston, insistiu para que os chilenos decolassem. Talvez eles pudessem descobrir se o navio deveria procurar um veleiro danificado ou uma balsa salva-vidas. De qualquer modo, as baterias do EPIRB não durariam muito mais. A expectativa de vida, de dois a três dias, estava praticamente terminada. Mas os chilenos, fosse por que motivo fosse, não se comportaram como os australianos. A distância de Punta Arenas a Mitchell era praticamente a mesma que tinha sido de Perth até o barco de Dinelli. Mas aparentemente os chilenos não estavam dispostos a mandar seus homens e aviões por sobre o Oceano Austral até praticamente o limite do alcance em busca de apenas um marinheiro, como os australianos tinham feito por Dinelli.

Mais tarde Schrader me disse que na época ele não gostou da decisão chilena, e que ainda não concordava com ela. Quando um EPIRB era acionado, era imperativo receber o máximo de informação o mais rápido possível com relação às condições e à localização do barco, e isso significava colocar um avião na área. Mas ele achava difícil criticar a recusa do Chile. Os motivos eram defensáveis, e teria sido uma missão muito arriscada.

Por acaso, quando o *Francisca Schulte* chegou à localização do EPIRB, lutando com ondas violentas, trinta e seis horas tinham se passado. Quando o navio começou sua busca — um padrão clássico em grade — o transmissor de emergência parou de transmitir. O navio procurou Mitchell durante sessenta e cinco horas, dia e noite, seguindo uma análise de deriva fornecida por especialistas em Falmouth, Inglaterra. Então, em meio de ondas que, segundo ele, poderiam colocar em perigo o próprio navio, o mestre do *Francisca Schulte* virou na direção do Horn. “Minha tripulação e eu esperamos que Harry Mitchell esteja bem”, disse ele pelo rádio. “Rezamos por ele.”

Dois dias depois chegou um segundo cargueiro. Mas a área de busca havia crescido para milhares de milhas quadradas. Depois de trinta e seis horas o navio também teve de parar sua busca. Segundo o capitão, ondas criadas pelo vento de força 11 estavam causando “tensão estrutural e sobrecarregando os sistemas de propulsão e direcionamento do motor

principal”. Oito dias depois um terceiro cargueiro foi desviado para a área de busca, mas nada encontrou na trilha fria de Mitchell. Como com Roufs, chegou um tempo em que nada mais podia ser feito. A única esperança era que Mitchell ainda estivesse navegando, fora de contato com o mundo, e que aparecesse nas Falklands ou no porto do Uruguai designado para o final daquela etapa.

Mas não apareceu. E ninguém jamais saberá o que aconteceu. Acrescenta-se Mitchell à longa lista de marinheiros perdidos no mar, nas mandíbulas do Oceano Austral, e ainda por lá. Jeantot, Michèle e Emma, bem como os outros marinheiros da Vendée Globe, agora só podiam esperar que Roufs, de algum modo, vencesse o que havia derrotado tantos.

Joseph Conrad tinha sentimentos complicados com relação “ao elemento destrutivo”. Como todos os marinheiros, ele perdera qualquer ilusão no início da carreira no mar. O oceano o fascinava e apavorava. Ele amava sua pureza e sua natureza íntegra, tão diferente da bênção industrial que entrava em metástase em terra. A inabalável aristocracia hierárquica de patentes a bordo de um navio era adequada ao exílio intensamente conservador. Quando ele se separava do mar, buscava-o como um viciado; depois de se aposentar como primeiro imediato, para escrever, continuou indo ao mar como iatista.

Ele viveu com nostalgia passional (como o primeiro circum-navegador solitário, o ex-capitão de navio de vela redonda Joshua Slocum) o período do final da era da vela — os navios cruéis, graciosos, fazedores de viúvas, que se afastavam para sempre sob o impacto do carvão, do vapor e dos canais que ligavam oceanos. Não havia mais homens de ferro, apenas navios de ferro. No entanto, ao mesmo tempo em que via o oceano como a vastidão mais pura da Terra, a encarnação na Natureza, Conrad não tinha dúvidas quanto ao seu poder sem igual e maligno.

O oceano tem o temperamento sem consciência de um autocrata selvagem mimado por adulação demais. Ele não pode suportar a mínima aparência de desafio, e permaneceu como o inimigo irreconciliável de navios e homens desde que navios e homens tiveram a audácia inaudita de flutuarem juntos diante de sua testa franzida. A partir desse dia ele continuou engolindo frotas e homens sem que seu ressentimento se fartasse com o número das vidas — com tantos navios e vidas destroçados. (...) a

maravilha mais espantosa das profundezas é sua crueldade incomensurável.

Não mudou muita coisa para os velejadores desde a época de Conrad. O fascínio e o medo, esses gêmeos geradores de dopamina, ainda são as emoções que o mar produz. Como sempre, o Oceano Austral a caminho do Cabo Horn proporciona a visão extrema dessa experiência. Em seu “temperamento sem consciência”, ele arrastou Harry Mitchell para o fundo, como tantos marinheiros dos navios de vela redonda no correr dos séculos. A tecnologia e a engenhosidade de nossas máquinas não bastou para fazer diferença. Talvez Gerry Roufs também tivesse sido destruído; os sinais não eram bons. Mas para Conrad, e para os marinheiros da Vendée Globe, o perigo dessa vastidão enorme e selvagem era um corolário inevitável de sua atração.

Bullimore sabia mais do que ninguém dos perigos no Oceano Austral. Frequentemente este fora um assassino, e ainda podia ser. Mas ao mesmo tempo era sublime. Tinha uma serenidade pacífica, “intocada pelo homem”, segundo ele.

— Sabe, você realmente sente que está lá, na vastidão, na vastidão do mar. Autissier dizia que o Oceano Austral corporificava o modo como a natureza era antigamente em todos os outros lugares. Como as grandes montanhas, como o Everest, o sul é muito solitário, muito primitivo.

— Quilômetros, quilômetros e quilômetros de vazio.

O Cabo Horn significava o fim de toda essa glória remota. Além disso era uma das partes mais perigosas do Oceano Austral, e sempre fora — especialmente para os navios de vela redonda que lutavam para ultrapassá-lo. A cada vez que contornou o cabo, segundo Autissier (como a tripulação americana de pai e filho, David e Daniel Hays em seu barco de vinte e cinco pés), ela pensava em todos os mortos dali, em algum ponto sob seus pés. Era loucura fazer o que eles tinham feito — em seus navios primitivos, sem roupas ou comida adequada, subindo lá em cima, em meio à neve e ao vento, para ajustar à mão a lona pesada. Era espantoso que pudessem fazê-lo. Quando você está lá, é tudo muito emocional, você fica profundamente tocado quando pensa neles — três séculos de marinheiros afogados.

“Pensei em como era dolorido se afogar”, exclamou Clarence em *Ricardo III*:

Que barulho pavoroso da água em meus ouvidos! Que visões de morte

medonha em meus olhos

O Horn ainda é uma das partes mais difíceis do Oceano Austral para os barcos da Vendée Globe. O fundo do mar se eleva muito rapidamente enquanto eles velejam na borda da plataforma continental. As ondas encurtam e ficam mais íngremes na água mais rasa. O vento fica mais forte ao encontrar os Andes — vendavais varrem os vales alpinos e se estendem para o mar. As zonas de baixa pressão no Oceano Austral são espremidas na Passagem de Drake entre o Horn e o Antártico. Algumas vezes elas ficam mais complicadas, e portanto mais perigosas, ao encontrarem os sistemas climáticos locais que vêm das massas de terra próximas.

Para os europeus, em particular, atulhados em seus pequenos territórios, a idéia de distância extrema corporificada no Oceano Austral é quase inconcebível, terrível, de uma empolgação atávica. Goss pensava nele como o local mais desolado da Terra. Quando você está lá, está verdadeiramente contra ele.

— Você não pode ir a lugar algum. Não pode fazer um buraco. Não pode parar e sentar. Você está lá. Você vai e corre junto com ele; você faz parte dele. Você está empurrando tudo.

“É uma merda. Você fica frio, molhado e com medo. Mas é uma vastidão que inspira espanto — a pura energia que existe lá ... Este é o problema, na verdade: utilizar aquela energia e ao mesmo tempo manter a força para poder sustentá-la.”

A simples lembrança de como se sentia algumas vezes enquanto velejava na direção do Cabo Horn fazia Chabaud estremecer. De novo, ela percebia como quase tinha sido uma regata desastrosa. Afinal de contas, três pessoas — Dinelli, Bullimore, Dubois — voltaram do Oceano Austral quando, segundo todas as probabilidades, deveriam ter se afogado.

— Se você me perguntasse no início da regata: que chance de ser resgatado você daria a um marinheiro naquelas circunstâncias, eu teria dito ... — ela hesitou.

— Não muita — sugeri.

— Não muita — concordou ela. — Mas três pessoas voltaram.

— Foi espantoso.

— Foi lindo — disse Chabaud.

Para ela, o verdadeiro símbolo do Oceano Austral é o albatroz. Quando um daqueles pássaros começou a lhe fazer companhia, ao sul do Cabo da

Boa Esperança, e depois ficou com seu barco durante mais de um mês no sul do Oceano Índico (ela podia reconhecê-lo pelas marcas distintas nas asas), ela deu ao pássaro o nome de Bernard. Imaginava que era uma reencarnação de Moitessier. O sentimento de parceria de Chabaud por Moitessier foi particularmente forte durante toda a regata. Ela passou muito tempo lendo *The Long Way* no início da regata, quando estava sofrendo problemas técnicos com o equipamento. Descobriu que até mesmo o grande viajante tivera de enfrentar o mesmo tipo de mau tempo, sofrera medo e ansiedade. Ela sentia-se confortável em perceber que, se não era a melhor nesse jogo de velejar no Oceano Austral, também não era tão má.

Sempre houve uma forte conexão simbólica entre o Oceano Austral e o albatroz. Como as ondas do Oceano Austral, esse pássaro circula a Terra continuamente a sul dos cabos de tempestade. Depois de nascer, e antes de começar a se reproduzir aproximadamente aos sete anos, este pássaro enorme, com envergadura de três metros e meio, freqüentemente passa dois anos no mar sem jamais tocar terra. Ele pode viver até os sessenta ou setenta anos. Dorme na asa, já que seu vôo é uma cavalgada sem esforço nas termas sobre a superfície do mar e no ar que sobe gerado pela fricção do vento sobre a superfície da água. O nome que Chabaud deu para seu pássaro parecia adequado. O espírito de Moitessier parece pairar sobre o Oceano Austral, como o albatroz. Um o acompanhou também durante longo tempo na circunavegação e meia sem paradas do Joshua. Mas o pássaro cor de cinza girava em volta dele indiferente — o barco e Moitessier existindo apenas como um objeto único, incompreensível, no mar.

Quando você passou um tempo naquela vastidão, segundo Parlier, ela muda sua idéia sobre a terra e sua existência nela. A experiência coloca as coisas em perspectiva. Todo mundo precisa dessa experiência, ainda que poucos possam prová-la. Todos nós temos uma necessidade, que é uma necessidade humana profunda, de se alimentar em espaços virgens, como o Oceano Austral, intocado pela civilização humana.

— É realmente uma terra de ninguém onde os seres humanos não têm lugar. É o mar do albatroz e dos outros pássaros, e das baleias.

É a parte da Terra onde ninguém pode dizer: “isto aqui é meu”.

Depois da regata, segundo me contou, Laurent visitou o Saara durante uma semana. Queria ir para o deserto real, aquele feito de areia, para ver a

diferença entre o deserto de areia e o deserto do mar.

— É a mesma coisa, realmente a mesma coisa — relatou imperturbável. — Só que o Oceano Austral é maior.

Para o engenheiro Laurent, o distanciamento era definido pela ausência de interferência tecnológica. Os seres humanos achavam desnecessário se preocupar com o Oceano Austral, de modo que não havia relatórios climáticos para a região. Você podia fazer o seu próprio relatório a partir dos dados praticamente acidentais das fotos de satélite, mas ninguém iria analisá-los para você. Nem mesmo o satélite canadense era preparado para tirar fotos daquela parte do planeta. Até que se tornou necessário procurar Roufs, não houvera necessidade disso.

Nesta Vendée Globe Jeantot fora condenado a balançar perturbado entre a ansiedade e o medo e depois a empolgação de vida curta, enquanto monitorava seu equipamento de comunicações em busca de notícias da última catástrofe, da recuperação miraculosa em seguida, e de outra catástrofe, a situação desconhecida de Roufs. Mas jamais poderia esquecer de como tinha sido. No Oceano Austral ele sempre sentia que você não estava apenas vivendo, estava tentando sobreviver também. E o verdadeiro problema era que isso demorava quarenta ou cinquenta dias.

— E durante todo aquele tempo você está com frio, você se sente muito solitário, está apavorado. — O veterano durão me olhou e sorriu. — Você sabe que precisa admitir isso.

Os marinheiros da Vendée Globe experimentam o Oceano Austral como uma vastidão ainda remota e intocada. Para o marinheiro que tenta se manter flutuando numa tempestade de baixa pressão no Oceano Austral, a duas mil milhas da terra mais próxima, a ligação humana com a natureza parece intacta — tão íntima e primitiva, com um envolvimento tão intrincado como nunca. A natureza como era antigamente, como chamava Autissier o Oceano Austral. Mas ao mesmo tempo em que pode estar o mais próximo possível da vastidão primordial da superfície do planeta, sua natureza aparentemente impenetrável foi rompida. Devido aos efeitos de larga escala da atividade humana, que influencia cada parte do planeta, o Oceano Austral, e as outras áreas remotas do mundo, não são mais completamente iguais ao seu estado antigo. O aquecimento global, a

poluição, o turismo em massa, nosso poder de destruir com armas nucleares ou biológicas, tudo isso causa efeito naquelas regiões remotas — e no modo como pensamos nelas.

O significado das últimas grandes vastidões é mais insidiosamente adulterado pelas próprias pessoas, por seu impulso em ir a esses lugares em números cada vez maiores. Entretanto a qualidade que atrai pessoas para lá é impalpável: ela desaparece no momento em que as pessoas entram.

Muitas regiões remotas que restam na Terra mostraram-se surpreendentemente frágeis, mais suscetíveis do que imaginávamos aos efeitos de serem visitadas. O risco envolvido em chegar até elas e ficar lá durante qualquer tempo deveria bastar, pelo que pensamos, para impedir que elas se tornem banais, exploradas por turistas. Mas agora os navios de cruzeiro navegam regularmente aos portos do sul do Chile e da Argentina, ao Antártico, às Ilhas Falkland e ao cabo mítico, pelo menos no verão. Iates cruzam periodicamente as vizinhanças do Horn — no Estreito de Magalhães, no Canal de Beagle, nas Ilhas Falkland e da Geórgia do Sul. Um punhado chega até mesmo a velejar para o Antártico e ancorar precariamente em suas baías desérticas e gélidas. Poucos marinheiros de cruzeiro têm coragem para isso. Você ainda precisa ser um navegador muito duro e competente para pilotar um pequeno barco perto do Cabo Horn e para atravessar o mau tempo da Passagem de Drake entre a América do Sul e o Antártico. Apenas algumas pessoas ousam fazer isso a cada verão.

Mesmo assim sua presença esparsa muda a nossa idéia com relação a esses lugares. Agora mesmo existem pessoas lá, em seus barquinhos. O Cabo Horn não é mais tão remoto, difícil e intocável como pensávamos. Quando vejo em revistas de iatismo fotos de barcos velejando ao Cabo Horn por prazer, o cabo e os mares perigosos e os canais ao redor parecem comprometidos. Três participantes da Vendée Globe tiveram algum tipo de encontro no cabo: Auguin com Véronique, Autissier com três iates de cruzeiro cujas tripulações aproximaram-se para acenar para ela, e Goss com o pequeno navio de cruzeiro cujos passageiros acenaram e gritaram palavras de encorajamento. Todos os três marinheiros gostaram desses encontros. Ficaram felizes em ver outros seres humanos de novo após meses sozinhos no mar. Mas de algum modo, lendo a respeito deles, eu me senti ligeiramente desanimado.

Fiquei pensando se aqueles breves encontros significavam que o Horn

perdera parte do mistério e do significado dado por Moitessier ou, por sinal, por meu bisavô marinheiro. As pessoas com coragem e habilidade para velejar até lá, por mais admiráveis que tenham sido suas realizações, ficam diminuídas para todos nós. Talvez sintamos algo do descontentamento inevitável do conquistador.

O que aconteceu com o Everest é um exemplo de como até mesmo a região mais hostil é vulnerável à mão vândala da humanidade. Em *Into Thin Air*, John Krakauer descreve a comercialização do Everest, sua transformação num destino turístico especializado. Muitos dos alpinistas nas desastrosas expedições comerciais de 1996 tinham pouca experiência. Mas pagando sessenta e cinco mil dólares ou mais eles tinham um alpinista e guia experiente que iria levá-los até o topo e trazê-los de volta — arrastá-los para baixo, se necessário. Não era totalmente necessário pagar o devido, aprender as habilidades e acumular a experiência necessária para fazer isso sem um guia especializado.

No futuro não é difícil visualizar cruzeiros pelo Oceano Austral — divulgados como uma das últimas grandes aventuras radicais — em grandes e rápidos multicascos ou monocascos construídos ou adaptados com esse objetivo, fazendo passagens regulares pelo Oceano Índico ou Pacífico. A coisa perfeita para o turista entediado e com muito dinheiro. Sem dúvida isso mudaria a nossa idéia com relação àquela vastidão.

Quanto aos marinheiros da Vendée Globe, eles reconhecem que, de certa forma, as coisas estão ficando mais fáceis no Oceano Austral. Os equipamentos de comunicações e emergência que os barcos carregam tornam muito mais seguro do que foi para Moitessier ou Knox-Johnston, ou para os marinheiros dos navios de vela redonda. É uma experiência muito diferente quando você pode passar horas a cada dia batendo papo com a esposa ou com a equipe de terra através de telefone via satélite, trocando faxes ou e-mail com todo mundo, falando por rádio de longo alcance. (O sociável Auguin admitia passar freqüentemente duas ou três horas por dia em seu telefone via satélite Inmarsat M — a um custo de três dólares e cinquenta por minuto para o seu patrocinador.) Os EPIRBs ficam presos nas braçadeiras, sempre lá, reconfortantes, comprovados salvadores de vidas.

Mas, afora os EPIRBs, os marinheiros eram ambivalentes com relação a essa fácil acessibilidade. Autissier achava que o equipamento de comunicação era bom de muitas maneiras. Era divertido manter contato

com a família e os amigos; era satisfatório compartilhar a experiência espantosa do Oceano Austral com o público. Mas algumas vezes tudo aquilo era uma chateação, uma grande perda de tempo. Todos os modos de manter contato prejudicavam a conexão que significava tudo naquele local perigoso: a ligação do marinheiro consigo mesmo e com seu barco. Com todas as distrações, algumas vezes você perdia a concentração. O detalhe doméstico se intrometia na luta contra as forças da natureza.

— Quero dizer, nós estamos sozinhos, precisamos ficar sozinhos de certo modo. Precisamos nos concentrar no que estamos fazendo. Não gosto de ter um telefone tocando quando estou sozinha e fazendo alguma coisa no barco.

Chabaud ficou feliz quando seu fax se quebrou no Oceano Índico, e ainda mais feliz quando o rádio parou de funcionar depois do Cabo Horn. No início da regata ela havia mandado faxes para os amigos em terra, algumas vezes cinco ou seis vezes por dia. Estava tão empolgada em viver a grande aventura de sua vida que precisava falar dela. Mas, cada vez mais, enquanto o oceano a abraçava em sua rotina bela e precária, Chabaud queria ficar sozinha. Quando o fax se quebrou, ela tentou consertá-lo, mas logo desistiu. Foi um alívio. E ainda mais quando o rádio parou de funcionar. Depois disso, segundo ela, a regata foi muito diferente da de Auguin ou Autissier. Sua experiência do mar foi muito mais parecida com a de Moitessier: o marinheiro e seu barco numa comunicação ininterrupta e simbiótica.

Goss sentia a mesma coisa. Todo sistema de comunicações a bordo era útil, e frequentemente agradável, de se ter. Mas precisava ser administrado cuidadosamente. Você tinha a responsabilidade de compartilhar aquilo pelo que estava passando com o público do qual seu patrocinador esperava recuperar o investimento. Esta era uma parte necessária do negócio de velejar profissionalmente. Mesmo assim, quando perdeu seu rádio, Goss ficou tão feliz quanto Chabaud. Sempre havia o botão de desligar em cada peça de equipamento. Mas uma falha o aliviava de suas obrigações para com o mundo — era um desligamento permanente pelo qual ninguém poderia culpá-lo.

De certo modo, esses sentimentos eram uma versão menos extrema da repulsa de Moitessier, enquanto rodeava o Horn em 1969, pela idéia do que lhe aconteceria se terminasse a regata Golden Globe — toda a agitação e o

alvoroço. Ele se sentia assim em parte por causa de sua personalidade, afastado do mundo e num exílio permanente. Mas essa tendência fora aguçada pelos meses que passou sozinho no mar dentro do *Joshua*. Em sua mente, o mundo real tinha se transformado no barco e no grande oceano onde os dois estavam viajando juntos, aparentemente para sempre. O mundo das linhas de chegada, dos barcos de espectadores e do dinheiro do prêmio passou a parecer falso e inconsequente. Não era apenas uma questão de não querer voltar. Não havia um lugar real para onde voltar. De modo que Moitessier desertou do mundo; simplesmente não estava mais no exército dos outros.

Quando li em *The Long Way* a descrição de Moitessier sobre sua deserção, pensei que ele tinha feito isso apenas porque era Moitessier. Parecia uma decisão puramente idiossincrática. Mas então lembrei de ter lido sobre a reação de Francis Chichester a um pequeno avião que o sobrevoou enquanto o *Gipsy Moth IV* rodeava o Horn em 1967 em sua circunavegação recorde, com apenas uma parada. Ele odiou o avião e o intrometimento. Se pudesse, teria derrubado a tiros aquela coisinha incômoda e barulhenta. Mal reconheceu a presença da aeronave, e desceu para a cabine até que finalmente ela se afastou. Chichester passou pela mesma reação irritada no final da viagem, quando foi recebido por hordas de pequenos barcos e aviões cujos ocupantes comemoravam seu feito.

Então Knox-Johnston, o marinheiro de aço, firme, objetivo, me surpreendeu quando conversei com ele sobre a Golden Globe. Ele disse que entendia completamente a decisão de Moitessier abandonar a regata. Sabia exatamente o que estava acontecendo com o francês, o que ele estava pensando. Depois de passar pelo Horn, Knox-Johnston também sentiu um forte impulso de continuar em frente, em parte porque teve o mesmo tipo de reação de Moitessier à idéia de ter de enfrentar o mundo de novo. Também sentia, num jorro de arrogância tola, que havia derrotado o Oceano Austral, e que talvez desse outra volta só para “esfregar na cara”. Felizmente, segundo ele, esses sentimentos não duraram muito e, diferentemente de Moitessier, ele virou para o norte em direção ao lar. Mesmo assim foi uma chegada muito difícil. Ele tinha sentimentos profundamente confusos. Queria ver a família e os amigos de novo, mas era uma interrupção mal-vinda. Ele e seu barco tinham estado num mundo próprio durante muito tempo; não tinha certeza se queria rompê-lo. (Adequadamente, ele deu ao

livro que escreveu mais tarde sobre sua viagem o título de *A World of My Own*.)

Apesar da tecnologia disponível aos marinheiros da Vendée Globe, a experiência de terminar a regata continuava sendo uma tarefa tremendamente difícil e desafiadora. Poder falar sobre ela com outras pessoas não reduzia os rigores de controlar o barco, ajustar as velas, pilotar, manter a coragem num tempo apavorante. A Vendée Globe ainda era um pacto entre o marinheiro e o barco, segundo Parlier. De acordo com Autissier, não faz diferença quantos barcos velejam a rota para o Horn.

— Isso não muda nada. Quando você está lá, está lá. Mesmo que navegue dez vezes pelo Oceano Austral, toda vez sempre será difícil.

11. O CIRURGIÃO FERIDO

Quanto a mim, o mar maravilhoso me encantou desde o início.

— JOSHUA SLOCUM, *Sailing Ahne Around the World*

Você consegue velejar um dia, não consegue? É só isso, um dia após o outro.

— HARRY PIDGEON, que fez três circum-navegações solitárias.

QUANDO ESTAVA A CERCA de mil milhas a oeste do Cabo Horn, velejando a onze nós em condições relativamente boas — vento de norte de vinte e cinco nós com ondas de três metros — Pete Goss, no *Aqua Quorum*, amarrou uma lanterna à cabeça e um espelho ao joelho, pegou um bisturi e começou a cortar seu cotovelo exageradamente inchado.

A bolsa de líquido na junta tinha se infeccionado há meses, logo depois de ele atravessar o equador descendo pelo Atlântico. Não havia motivo particular para isso. Goss simplesmente acordou um dia com o cotovelo machucado e sangrando. A conselho do médico da regata, Jean-Yves Chauve, ele tratou o ferimento com antibiótico e pomada analgésica do kit de primeiros socorros. Durante o mau tempo ele precisava prender o cotovelo numa tipóia para tentar impedir a dor intensa quando batia em coisas na cabine ou no equipamento de convés. Havia se resignado a ter dias bons e ruins, e a simplesmente viver com isso até o final da regata.

Mas a partir do final de dezembro, quando ele caiu sobre o cotovelo enquanto lutava contra ventos de força de tempestade para resgatar Dinelli, a coisa ficou cada vez pior. Durante um mês ele simplesmente não conseguia dobrá-lo. Enquanto fazia sua viagem solitária pelo Pacífico Sul, o inchaço aumentou, e ele perdeu completamente o uso do braço. Teve de amarrá-lo ao corpo para impedir que ficasse batendo durante o mau tempo. Incapaz de dormir por causa da dor, estava literalmente velejando com uma das mãos. Reclamava sobre como era frustrante não poder velejar

adequadamente no *Aqua Quorum*. Era quase impossível caçar e prender sua grande genoa desde que havia passado ao sul da Nova Zelândia. Tinha de contar com a vela principal e a vela de estai, menor, e sua velocidade estava muito abaixo do que o “barco fabuloso” era capaz. No dia 2 de fevereiro ele informou que tinha passado uma noite terrível batendo-se contra vendavais que vinham, pouco caracteristicamente, do leste. Mas agora as coisas estavam melhores (no relativismo peculiar do Oceano Austral: o vento tinha mudado para oeste de novo, e ele estava correndo na frente de um vendaval de cinquenta e cinco nós).

Então o grande inchaço vermelho se rompeu. Havia hérnias de tecido macio se projetando e “um lindo carnicão saindo”. Uma operação seria o último recurso, em parte porque o médico da regata temia uma infecção pós-operatória potencialmente fatal, e em parte porque não é fácil, mesmo para os durões ex-fuzileiros navais da Marinha Real, cortar alegremente a própria carne. Mas não havia escolha. Chauve decidiu que Goss deveria se operar imediatamente. Haveria menos chance de infecção no frio Oceano Austral. E, se houvesse, provavelmente Goss poderia chegar às Ilhas Falkland em dez dias mais ou menos, para tratamento. Então ele sabia se a operação fora bem-sucedida.

Goss acompanhou as instruções de Chauve, passadas por fax: esterilizar a cabine, separar os instrumentos, calçar luvas, esterilizar o cotovelo, e assim por diante.

Ele fez uns dois ensaios para certificar-se de que tudo estava em ordem-Tinha um creme anestésico, mas não poderia colocá-lo na carne aberta da área rompida. Por isso não se incomodou e simplesmente começou a cortar.

— E assim que comecei, era como se eu estivesse trabalhando em outra pessoa — disse Goss. — Todo mundo quer ser cirurgião, não é? E depois era simplesmente uma farsa porque eu fui em frente, e a primeira coisa que aconteceu foi que o sangue começou a pingar em cima do espelho e eu não podia ver o que estava fazendo. De modo que ficava limpando o espelho ensanguentado e cortava esperando que um monte de líquido saísse, mas nenhum saiu. Fui cada vez mais fundo, e pensei: merda, vou cortar um tendão ou decepar o braço a qualquer minuto. Por isso coloquei o bisturi nos dentes, e peguei um tecido — o sangue estava pingando em toda a

parte, e comecei a passar um fax para Jean-Ives. Pensei: bem, antes de ir mais longe, gostaria de um pouco de instruções.

Ele vinha passando faxes para Chauve há dois meses, sem problemas. Mas naquele momento a máquina de fax do médico se quebrou. Goss mandou o fax para o quartel-general da regata e pediu que eles perguntassem a Chauve que diabo deveria fazer agora. Enquanto esperava uma resposta, limpava o sangue. Como não podia preparar uma xícara de chá e o cotovelo cortado estava muito inchado, decidiu tomar alguns analgésicos. As instruções do remédio eram em francês, que Goss não sabia ler. Mas ali estavam dois “tabletes enormes” que ele engoliu.

“E enquanto eu fazia tudo aquilo, o vento aumentou, o barco girou e todos os instrumentos caíram da mesa de navegação. E por acaso os comprimidos eram efervescentes, e deveriam ter sido dissolvidos na água, de modo que eu estava com a boca cheia de espuma, e foi realmente engraçado.”

Enquanto estava se divertindo na primeira semana de 1997, Goss ainda era considerado oficialmente a retaguarda da Vendée Globe. De Radiguès, no *Afibel*, vinha muito atrás, com os problemas de sempre. Agora estava preso em Dunedin, a ilha do sul da Nova Zelândia, depois de entrar no porto para tentar mais uma vez consertar o sistema elétrico. No dia em que Goss estava se operando, enquanto o *Afibel* era rebocado até o mar para retomar a regata, o cabo de reboque se partiu e o decidido mas azarado de Radiguès viu-se nas rochas perto da entrada do porto. Iriam se passar semanas antes que ele pudesse partir de novo. Enquanto cortava seu cotovelo, Goss estava quase seis mil milhas atrás de Auguin, ainda o líder constante, e a mais de mil milhas atrás de Chabaud, a mais próxima. Faltava apenas alguns dias para ela passar pelo Cabo Horn. Enquanto Goss e Chabaud continuavam a lutar com o Oceano Austral, todos os outros concorrentes, tanto os oficiais quanto os desclassificados, tinham rodeado o último cabo de tempestade. Agora enfrentavam uma variedade de condições dependendo da localização dentro dos complicados sistemas climáticos do Atlântico. Sete concorrentes, dos dezesseis originais, continuavam oficialmente na regata. Mas esse número incluía Gerry Roufs, que estava silencioso há quase um mês.

Mesmo agora ainda era possível que ele estivesse velejando, com os

sistemas de comunicação danificados. Mas esse roteiro de história, com o final feliz eventual em Les Sables-d'Olonne, parecia cada vez mais uma ficção. A cada dia parecia menos provável outro milagre no Oceano Austral. No quartel-general da regata, e entre os outros marinheiros, as dúvidas quanto à sobrevivência de Roufs tinham ficado muito fortes. De fato, a maioria dos navegadores já chegara às suas conclusões particulares: o canadense havia se perdido, lançado irremediavelmente para o fundo das águas. O mais provável é que tivesse morrido pouco depois de seu ARGOS ter parado de transmitir. O fato de que ele não pudera ativar qualquer um dos EPIRBs significava que o fim tinha sido rápido e brutal. O consenso geral era que o *Groupe LG2* provavelmente havia batido num *iceberg*, partido-se quase imediatamente, e Roufs se afogara rapidamente no caos, tendo sua moldura protetora despedaçada em segundos.

Laurent, que tinha passado logo ao sul da área de busca alguns dias depois de o ARGOS de Roufs silenciar, lembrava-se da quantidade de gelo que tinha visto flutuando na área. O Mass *Enterprise*, o cargueiro que havia procurado Roufs durante dois dias, viu uma grande quantidade de *icebergs* e mandou por fax as posições deles para os barcos da Vendée Globe. Quando o tempo limpou, segundo Laurent, com a visibilidade voltando ao normal — cerca de uma milha — ele via gelo todos os dias. Chabaud foi sucinta: — Um *iceberg*, tenho certeza. Foi rápido.

Parlier concordava. Foi gelo. Entre o primeiro choque e a onda se quebrando contra o *iceberg*, o barco de Roufs teria sido rapidamente despedaçado.

Autissier, que tinha tentado voltar à posição de Roufs, e que não pudera obrigar seu barco a fazer isso, foi mais loquaz. Ela ficou rodeando o assunto de Roufs e seu destino durante vários minutos. Ainda parecia estar tentando aceitar, pensando em como se sentia enquanto continuava falando. Queria que eu entendesse como as condições tinham sido ruins, e como fora difícil voltar quando não havia uma posição certa a procurar. Desde o início parecera uma coisa sem esperança. Goss havia resgatado Dinelli porque houvera uma posição definida de EPIRB em direção à qual levar o barco. Mas para ela era apenas uma área grande, vaga e sempre se expandindo. Ela enfatizou a punição que, junto com seu barco, recebeu na mesma tempestade, como foi difícil velejar contra o vento sem a vela grande.

Autissier mais ou menos concordava com a teoria do *iceberg* para o desaparecimento de Roufs. Também especulava a segunda possibilidade mais provável: que ele havia caído no mar. Roufs lhe dissera, numa das últimas conversas, que estava ficando muito na cabine. Mas talvez tenha sido obrigado a subir ao convés para fazer alguma coisa, resolver algum problema. Se ele não tivesse se incomodado em prender o cinto de segurança, um tropeção no convés poderia fazer o resto, ou uma grande onda poderia facilmente ter arrancado o cinto do ponto ao qual estava preso. Nenhum material poderia resistir à força daquelas centenas de toneladas de água batendo a trinta nós.

Bullimore, que conhecia pessoalmente o súbito choque da catástrofe no Oceano Austral, admitia as opções usuais. O barco poderia ter emborcado ou capotado pela proa com Roufs no convés; ele poderia ter caído no mar. Mas o mais provável era o gelo. Um pequeno *iceberg*. O *Groupe LG2* poderia ter passado sobre um deles a vinte nós, com o casco se rompendo como queijo num ralador, o fundo se desintegrando, o casco se partindo, enchendo-se de água, afundando, sem que Roufs jamais tivesse a chance de acionar o interruptor de um de seus EPIRBs. Nenhuma tecnologia poderia salvá-lo de um encontro tão devastador.

As respostas que os navegadores davam à minha pergunta sobre o que pensavam ter acontecido a Roufs eram as mais pensadas e solícitas que eles poderiam oferecer nas circunstâncias desconhecidas do desaparecimento do canadense.

Mas o mais interessante era o modo como eles respondiam à pergunta, os tiques e os gestos sutis da linguagem corporal.

Como descrevê-lo? Um tom mais chapado, um ligeiro recuo cauteloso, o breve contato ocular e então o desvio rápido, palavras escolhidas cuidadosamente, braços cruzados protetoramente na frente do corpo, o corpo em si ajustando-se ligeiramente para longe de mim, para longe da intrusão abrupta dessa pergunta. A cada vez que perguntava eu observava cuidadosamente. A cada vez via a dor que a pergunta produzia.

Isso era bastante notável porque há um descaso estudado no modo como essas pessoas respondem a perguntas sobre seu trabalho. Em parte é o modo treinado do profissional que já foi entrevistado muitas vezes — no caso de pessoas como Autissier, Jeantot ou Parlier, isso acontecera no correr

de muitos anos. Em parte, esses navegadores de elite adotaram uma bravata casual como um maneirismo protetor ao falar sobre os perigos que enfrentam. Mas perguntar sobre Roufs provocava um furo na couraça.

Era difícil falar a respeito porque ele tinha sido um amigo, e morrera violentamente e jovem. Mas o desaparecimento de Roufs, e minhas perguntas a respeito, também provocavam a ansiedade quanto à terrível vulnerabilidade de cada marinheiro solitário na vastidão do Oceano Austral.

Três foram resgatados — maravilhas improváveis — mas a coisa nem sempre termina assim. Poderia ter havido quatro mortes nessa regata, não fossem os australianos, Goss, a força e a sorte. Isso — o conhecimento do desaparecimento súbito e brutal de Gerry da face do mar — agora ficaria grudado em seus cérebros, junto com o conhecimento dos outros amigos perdidos, a cada vez que velejassem nas altas latitudes.

Talvez houvesse mais, um nível inconsciente de auto-proteção. Como os membros de qualquer elite para quem o potencial para a morte súbita faz parte do trato, aqueles marinheiros tinham um sentimento muito forte de sua capacidade incomum. Nada havia de exagerado nisso. Eles simplesmente entendiam que poderiam fazer coisas com barcos que muito poucos marinheiros seriam capazes; podiam suportar pressões físicas e psicológicas que muitos outros marinheiros não poderiam enfrentar. Como os pilotos de caça de Tom Wolfe, eles tinham “a coisa certa”. Nesse caso, talvez os marinheiros da Vendée Globe, como os pilotos, se apoiassem na mesma lógica distorcida do eufemismo em favor da auto-preservação. Isso assumia a forma de uma série de proposições simples. A morte de Roufs (presumindo que ele estivesse morto) ocorreu porque ele havia falhado. De fato sua morte *era* o fracasso. Bem no fundo, os marinheiros podiam dizer a si mesmos: não há acidentes. Se você morria no mar, era porque tinha feito besteira, porque tinha feito a coisa errada. O corolário era inevitável e se destinava a ser tranquilizador: se você tem a coisa certa — a verdadeira coisa certa — não vai morrer.

O desconforto que os navegadores revelavam quando tinham de pensar e de falar sobre Roufs devia possuir causas complicadas. Os sentimentos com relação à morte dele, e o significado dela para suas vidas, devia ser complexo e até mesmo confuso. *Como aconteceu com ele, poderia acontecer comigo*. Que compulsão deveria haver para que os marinheiros afastassem para longe as implicações da morte de Roufs (ou de Harry

Mitchell, Jacques de Roux, Nigel Tetley, Mike Plant).

Michael Herr descreve as reações de alguns soldados jovens no Vietnã dentro de um grande helicóptero Chinook que também transportava uma dúzia de cadáveres em sacos plásticos. Os soldados vivos eram confrontados com seu futuro possível. Por isso ridicularizavam os mortos: “Que otários! Olhem para eles. Uns panacas, esses escrotos mortos!” Era culpa deles estarem mortos. Se eu não fizer merda como eles obviamente fizeram, vou viver. Na verdade não há com que me preocupar.

Até os primeiros dias de fevereiro Auguin tinha esperança de terminar a regata em menos de cem dias — o último de uma série de recordes em números redondos que os marinheiros solitários pretendiam bater. Mas de súbito ele saiu dos ventos alísios de nordeste para um vento fraco e irregular que vinha da direção geral da linha de chegada. Rapidamente cem dias tornaram-se um objetivo impossível. Mas ele ainda tinha boa chance de quebrar o recorde de Lamazou, de cento e nove dias.

Encontrando ondas revoltas perto das Ilhas de Cabo Verde, a mil milhas da costa da África, no único barco de volta ao Hemisfério Norte, Auguin lamentou com o quartel-general da regata dizendo que o tempo não poderia estar pior. “O *Géodis* e seu homem estão sofrendo.”

Sempre cansativo e tenso, uma coisa era particularmente difícil num barco desenhado para participar da Vendée Globe ou da BOC — a infelicidade de um veleiro projetado para surfar a favor do vento, forçado a golpear ondas de frente. Naquela noite Auguin teve de mudar o rumo para evitar as ondas mais frontais, de modo a descansar um pouco. O barulho e a vibração dos impactos das ondas eram insuportáveis.

A meteorologia previa ventos de frente até a ponta noroeste da Espanha. Isso significava que ele teria de cambiar muitas vezes. Cada cambada lhe custava quarenta e cinco minutos de trabalho, porque havia muita coisa a fazer a cada vez: regular os estais de popa, bombear o lastro de água para o lado de barlavento, mover a quilha inclinável, ajustar a posição e a área das velas diante da força variável do vento. Frequentemente, depois de ter cambado para conseguir o melhor ângulo possível, o vento mudava de direção outra vez, e todos os seus esforços eram desperdiçados. Com o tempo perdido em cada cambada, ele precisava de três horas de vento estável para fazer com que a manobra valesse a pena. Isso não estava acontecendo. Ele estava desperdiçando milhas e se

cansando muito.

A desclassificada Autissier, mil e quinhentas milhas atrás de Auguin, estava abrindo caminho pelas *doldrums*. Logo iria atravessar o equador. Apesar da parada forçada na Cidade do Cabo, tinha ultrapassado todo mundo à sua frente quando entrou de novo na regata, a não ser o felizardo Auguin. Como os outros marinheiros que estavam fora da disputa oficial e dos olhos do público, Autissier se encontrava relativamente silenciosa. Apenas os relatórios diários de latitude e longitude, e uma mensagem curta e ocasional para o quartel-general da regata, traçavam seu progresso dificultoso. Era muito mais difícil para os marinheiros desclassificados suportar a travessia dura e frustrante através do labirinto climático do Atlântico (ou do Oceano Austral) sabendo que isso não contaria no resultado da regata. Oficialmente eles haviam se tornado quase invisíveis. Se bem que, para o público, acompanhando seu progresso e planejando uma viagem até o Vendée para receber os barcos, não fazia muita diferença quem ainda era oficial e quem não era.

— Eles não se importam por você não estar na regata — disse Autissier.

Simplesmente voltar depois de ter ido já basta. E uma coisa boa com relação à Vendée Globe.

E ainda havia a honra pessoal em jogo — o objetivo individual de “amarrar o nó” de uma circunavegação, segundo a expressão anglo-saxã, ou *boucler la Oucle* (fechar o laço), como dizem os franceses.

Thiercelin e Laurent estavam oficialmente em segundo e terceiro lugares, acompanhando Auguin com diferença de duas mil milhas. O desempenho impressionante de Laurent em seu barco velho e relativamente pesado tinha sido consistente durante toda a regata. Falei com ele a bordo do Groupe LG *Traitmat* que estava ancorado numa marina discreta na cidade de Lorient. Fiquei impressionado com a aparência e a sensação de solidez do barco, bem como com sua forma mais conservadora comparada aos projetos mais novos (a mesma impressão reconfortante que tive mais tarde com o *Aqua Quorum* em Southampton). O barco de Laurent parecia ter passado por uma máquina de espremer roupa algumas vezes, e tinha. Mas não houvera quebras sérias no equipamento ou no cordame e mastros do barco. Isso significava que ele havia se aproveitado do infortúnio dos

outros, que paravam ou diminuían a velocidade para fazer reparos em velas, cordames ou máquinas. Talvez os materiais mais pesados e a construção do barco mais antigo o tornassem menos suscetível às avarias; ou talvez fosse apenas sorte. A tática dele também tinha ajudado, ainda que o pusesse em perigo maior. Quando lhe perguntei quando ele tinha sentido um medo especial durante a regata, ele negou que isso houvesse acontecido. Depois fez uma pausa.

— Bem, sim, eu fiquei com medo dos *icebergs* porque não tinha radar; a antena estava quebrada.

Ela havia se danificado logo depois da largada, no Golfo de Biscaia. Mas Laurent não deixou que seu medo o impedisse de ir muito a sul da linha de gelo, para mais de cinquenta e cinco graus de latitude — para encurtar a rota e compensar a velocidade menor do barco. Via *icebergs* freqüentemente; algumas vezes eles estavam ao redor, enquanto ele velejava às cegas.

Afora isso, disse ele:

— Eu pude seguir a uma velocidade constante, numa rota mais curta e sem diminuir muito quando ficava calmo. Tive uma regata consistente e fluida.

No início de fevereiro Laurent estava muito cansado, velejando em condições mutáveis e tempestuosas, procurando os ventos alísios de sudeste para levá-lo rapidamente até o equador e as *doldrums*. Estava feliz em ter atravessado com sucesso o sistema de alta pressão do Atlântico Sul sem se afastar muito do seu caminho.

Thiercelin, velejando a oeste e norte de Laurent, passava por tempestades violentas, mas os ventos de oeste estavam ajudando-o a afastar-se da proximidade exagerada do litoral do Brasil. Thiercelin estava constantemente vigiando Laurent que, depois de vinte e quatro mil milhas, estava a apenas duzentas milhas atrás.

Thiercelin estava mais cansado do que o usual porque na véspera, apesar dos problemas de ouvido e da tontura, ele fora obrigado a subir cinco vezes em seu mastro de vinte e quatro metros para fazer reparos. Era a emergência pela qual estivera esperando e temendo. Finalmente não teve opção além de subir. E como fora necessário, ele descobriu que era capaz de fazê-lo. Essa era uma das coisas com relação a velejar: algumas vezes você

era forçado a ultrapassar o medo. O heroísmo na verdade era apenas uma questão de fazer alguma coisa mesmo que ela o apavorasse. A navegação a vela podia tirar você daqueles sublimes momentos de transcendência. Quando seus limites, durante um tempo, não o limitam mais — quando cada homem ou mulher é um herói.

Tanto de Broc, desclassificado depois da parada no Chile, quanto Eric Dumont, ainda oficialmente em quarto lugar da regata, seguiam lentamente através do tempo incerto das latitudes *horse*, de alta pressão. Dumont disse ao quartel-general da regata que seu velocímetro mostrava “00”. Mas não fazia mal porque, dois dias antes, ele havia quebrado o polegar quando o barco foi violentamente sacudido por uma onda. No tempo que mudava subitamente na região, Dumont havia enfrentado ventos de tempestade força 9 ou 10 (chegando a cinquenta e cinco nós) enquanto seguia em árvore seca sob chuva pesada, o barco fora deitado repetidamente. Suplantar esse tipo de tempo no Atlântico não era como no Oceano Austral — não era tão impregnado de medo, porém era mais desconfortável e cansativo.

— O interior está cheio de água, e eu caio um metro de altura em cada onda — informou ele.

Muito atrás de Auguin e dos outros, ainda na vastidão do Oceano Austral, Catherine Chabaud continuava seu progresso lento mas constante. (Ainda que, com os barcos à sua frente indo contra o vento ou deslizando através dos ventos fracos das latitudes *horse*, ela fosse a única a desenvolver mais de dez nós.) Logo antes de chegar ao Horn, velejando em seu estilo relativamente conservador (se é que velejar ao Cabo Horn pode ser considerado conservador), ela ficou à capa durante vinte e quatro horas para permitir que uma violenta frente com força de tempestade passasse. O quartel-general da regata começou a ficar preocupado quando Chabaud não mandou um informe pelo rádio depois de a tempestade ter se afastado. Pelas fotos de satélite Jeantot podia ver como a situação tinha sido séria. Mas para seu alívio — ele teria sido emocionalmente pressionado a enfrentar outra emergência — Chabaud ligou brevemente o segundo transmissor de posicionamento ARGOS, o que tinha a unidade GPS anexada. Este era o sinal combinado, para o caso de problemas de rádio, de que tudo ia bem a bordo.

Quando contornou o Horn no dia seguinte, em ventos de trinta e cinco

a quarenta nós e ondas altas que restavam da depressão, ela abriu uma garrafa de champanhe.

— Estou feliz em fazer parte da irmandade do Cabo Horn — disse ela. — Quero desfrutar essa paisagem linda. A luz está muito bonita (era mais de onze horas da noite, hora local, mas ainda claro na noite de verão das altas latitudes). E um momento mágico.

Mais tarde ela me disse:

— Na frente do Cabo Horn tive a sensação de que eu estava no topo do Everest. Queria colocar uma bandeira lá. Foi o dia mais lindo da minha vida.

Quanto a Goss, sua auto-cirurgia que durou seis horas foi um sucesso, e o paciente não morreu — nem decepou o braço. A operação amadora proporcionou um alívio quase imediato e tremendo. Houve cinco dias preocupantes em que ele mudava cuidadosamente o curativo a cada dia, Procurando uma infecção, mas isso não aconteceu. Cinco meses depois da operação o cotovelo continuava bastante dolorido quando ele usava muito o braço. Mas melhorava pouco a pouco. Segundo ele, toda a experiência foi muito interessante.

— No fim do dia, não há ninguém mais para fazer isso, de modo que você mesmo tem que se virar.

Goss não era o primeiro navegador solitário a atuar como seu próprio cirurgião. Há alguns dias distante de Montevideu em 1942 o circum-navegador argentino Vito Dumas, navegando pelo Oceano Austral, entrou numa tempestade. Algumas das emendas em seu pequeno *ketch* de madeira (semelhante em projeto e tamanho à de Knox-Johnston, que venceu a Golden Globe) abriram-se. Eram as emendas calafetadas entre as pranchas do casco, num barco de madeira. A força de torque das ondas havia desgastado as tábuas e deslocado o material de calafetagem. Para permanecer flutuando (sem rádio, EPIRB ou balsa salva-vidas — o *ketch* era tudo que ele possuía), Dumas enfiou lona de vela e zarcão no buraco. Ao fazer isso, cortou o braço. O barco sobreviveu, mas seu braço se infeccionou. O sangue foi envenenado e, durante dias, ele ficou cada vez mais fraco. Durante todo esse tempo Dumas tinha de cuidar do equipamento e das velas pesadas, e manter o barco no tempo difícil das *roaringforties*. Em seguida o inchaço se rompeu, soltando pus. Dumas

cortou e arrancou toda a área de carne infeccionada com uma de suas facas do navio — sem bisturi, anestésico, antibiótico ou instruções por fax. Seu tratamento pareceu virar a maré do veneno. Ele se recuperou lentamente e continuou na direção da Cidade do Cabo.

Ainda mais difícil do que esse tipo de auto-tratamento, velejar solitário significa suportar sozinho o medo e a ansiedade da própria vida durante grandes períodos de tempo. A Vendée Globe e a BOC são *tours de forces* solitárias de autocontrole e do desenvolvimento metódico da energia emocional e física. O marinheiro solitário não compartilha a força e o valor diante da ameaça física que são gerados por um grupo de seres humanos atuando juntos — um grupo de caçadores, uma pequena unidade de combate, um time, a tripulação de um barco.

Knox-Johnston, o primeiro a fazer a circunavegação solitária e sem paradas, também velejou no Oceano Austral com uma tripulação. Há uma grande diferença. Em 1994 ele foi o co-capitão do catamarã *Enza* (*ex-Formule Tag*, o catamarã velejado por Mike Birch e Roufs) numa tentativa de rodear o mundo em menos de oitenta dias e conseguir o troféu que tinha o caprichoso nome de Júlio Verne. O *Enza* fez a viagem num tempo espantoso de setenta e quatro dias (ainda que mais tarde esse tempo tenha sido batido pelo marinheiro francês e astro da mídia Olivier de Kersauson). Num período de dez dias, enquanto velejava no Oceano Austral entre as longitudes da Cidade do Cabo e de Adelaide, o *Enza* cobriu quatro mil e quatrocentas milhas, a uma velocidade média de dezoito nós e meio (mais de trinta e três quilômetros por hora). Como qualquer pessoa que já andou numa lancha rápida, nossa percepção de velocidade na água é completamente diferente da velocidade em terra. Dezoito nós proporcionam sensações mais parecidas com andar num carro de corrida. Como os navegadores da Vendée Globe, Knox-Johnston lutava para descrever como é estar num veleiro continuamente a essa velocidade. São ondas e vento, água jogada sobre o barco o tempo todo, e um barulho muito alto e constante.

— E como estar num metrô com a brigada de incêndio apontando a mangueira de alta pressão para você.

Isso era realmente velejar no limite, com o barco praticamente fora do controle. Mas a tripulação forte e experiente de oito homens acostumou-se depois de um tempo.

— Você confia em seus colegas marinheiros. Todos sabem que há um risco envolvido. Mas você pensa: nós somos uma turma boa. Vamos ficar bem.

Mas com o marinheiro solitário da Vendée Globe não há outros colegas para ajudar, para compartilhar o risco e a ansiedade. No final, quando o oceano barulhento rola, o marinheiro solitário está ali sozinho com o trabalho exaustivo de manobrar o barco e o medo.

— Para os jovens que estão pensando numa viagem eu diria: vão.

E eles foram. Com essas palavras, e o resto de sua história despretensiosa e narrada com moderação em *Sailing Alone Around the World*, Joshua Slocum soltou gerações de marinheiros de cruzeiro, e em particular solitários. Slocum completou sua circunavegação em 1898, e nos noventa anos seguintes oitenta e três homens e sete mulheres velejaram sozinhos ao redor do mundo. Isso não inclui outras duas dúzias aproximadamente de circum-navegadores em regatas (os homens que velejaram nas duas BOC feitas antes de 1988). Desde aquele ano o número de circum-navegações solitárias completadas a cada ano aumentou exponencialmente, especialmente se forem incluídos os marinheiros da BOC e da Vendée Globe. A maior parte dos marinheiros de cruzeiro tomaram a rota tradicional: usando os ventos alísios ou com passagens pelo Atlântico e o Pacífico; através do Oceano Índico e para o sul ao redor do Cabo da Boa Esperança e entrando no Atlântico Sul; ou através de Suez e do Mediterrâneo. O Canal do Panamá foi o verdadeiro motivo para tantas pessoas realizarem circum-navegações; não era necessário passar pelo Horn. De fato, a próxima circum-navegação solitária depois da de Slocum só foi completada em 1925, pelo americano Harry Pidgeon, que usou o canal e evitou o Horn. Se ainda fosse necessário velejar em volta do cabo temido, os circum-navegadores seriam muito poucos. Mesmo hoje, Slocum e seu livro clássico permanecem a principal inspiração para a navegação solitária. Réplicas de seu barco, o *Spray*, são construídas em fibra de vidro e aço, para atravessar as passagens morro abaixo das rotas dos ventos alísios.

O enrijecido capitão do mar, nascido na Nova Escócia e naturalizado americano, tinha cinquenta e quatro anos quando começou a viagem partindo do porto de New Bedford, lar do *Pequod*. Na juventude ele havia fugido para o mar e subiu de posto até chegar a capitão e dono de sua embarcação de vela redonda — chegando “por cima da proa”, como

gostava de dizer, e não “através das janelas da cabine”. Slocum era capaz de fazer qualquer serviço em qualquer navio e velejar através de qualquer mar. Mas seu destino é familiar a qualquer pessoa em nosso tempo. Ele foi ultrapassado e posto de lado pela mudança tecnológica. À medida que os cargueiros a vela se tornaram obsoletos, o mesmo aconteceu com muitos de seus capitães e oficiais. Slocum terminou “na praia”. Como Conrad, ele odiava o que estava substituindo os clíperes e cargueiros impulsionados pelo vento. Não podia suportar o trabalho em terra num estaleiro, o único serviço que lhe estava aberto. E estivera no mar, em todo os oceanos, durante tanto tempo, que viver na terra era estranho e desconfortável. A solução de Slocum foi reconstruir um velho *sloop* de trinta e seis pés e voltar ao mar. Decidiu dar a volta ao mundo.

Seu livro sobre a viagem é uma clássica história de aventura no mar. Slocum descreve em tom casual como suportou vendavais, a solidão, perseguições ameaçadoras por parte de piratas, todos os perigos que o mar podia oferecer na virada do século XX. Com toda a sua vida de experiência, Slocum realmente podia enfrentar qualquer coisa. Mas seu livro é notável pela placidez. O mar, benigno, “maravilhoso” e, acima de tudo, dominável, era meramente um interlúdio agradável e revigorante entre encontros junto ao litoral, que se tornavam cada vez mais e mais elaborados e celebratórios enquanto crescia a fama do navegador solitário. Um marinheiro jamais podia zombar dos elementos, com certeza; “não é coisa pouca quando o mar está em seu humor mais grandioso”. Mas na verdade o perigo não era tão grande assim. O marinheiro paciente e prudente podia enfrentar tudo. E era um modo maravilhoso de ver o mundo.

Esta idéia do mar como fonte desafiadora mas solícita de prazer e satisfação era completamente diversa da visão de Conrad, que o considerava um elemento ameaçador e destrutivo. Ou da imagem de Melville de suas “presas sem remorso”. Os iatistas ingleses entre meados e final do século XIX que escreveram livros sobre aventuras velejando junto à costa — John MacGregor, R. T. Mullen, E. E. Middleton — tinham a perspectiva conradiana. Ir para o mar, mesmo nas águas estreitas das ilhas britânicas, era uma excursão penosa na vastidão hostil. Eles escreviam na tradição dos poetas românticos, Byron e Shelley, para quem o mar era um campo de batalha lúgubre entre o homem e a natureza desregrada, tempestuosa.

Pelo contrário, a narrativa tranquilizadora de Slocum parecia convidativa para qualquer pessoa com uma quantidade moderada de iniciativa — um bom barco bem manobrado, deslizando com objetivo através das calmarias, divertindo-se nos doces ventos alísios, saindo de tempestades esparsas com táticas ordeiras, indo descansar num porto novo, lançando âncora numa laguna cercada de palmeiras e cheia de corais no paraíso. E de fato, com a construção do Canal do Panamá, o futuro sedutor de Slocum tornou-se verdadeiro. Os marinheiros de cruzeiro foram inspirados por sua visão não ameaçadora durante cem anos. Os navegadores acompanharam o mestre, estimulados por seu exemplo, todos seguindo inevitavelmente em sua esteira. Isso levou, talvez inevitavelmente, à idéia da regata solitária — à invenção de Hasler e Chichester — e depois a fazê-lo ao redor do mundo, e ao desafio definitivo da Vendée Globe, sem escalas e sem assistência.

Mas em certo ponto dessa evolução a versão de Slocum se rompe. Você poderia dizer que surgem anomalias críticas em seu paradigma do mar benigno e dócil, no momento em que os marinheiros dos pequenos barcos descem ao Oceano Austral e objetivam passar ao sul dos três cabos de tempestade. Em seguida o marinheiro está de volta ao imaginário de Conrad e Melville. A sul de quarenta graus, o mar não é benigno nem administrável. Atravessá-lo transforma-se um fim perigoso em si, já que não há portos desejáveis onde parar nas extremidades do Oceano Austral. O que o marinheiro experimenta nas altas latitudes do sul pode empolgar, mas também pode matar. Certamente isso não se ajusta à história de Slocum, à sua visão do oceano. O enérgico mestre marinheiro poderia tê-lo enfrentado no *Spray* — coisa que fez durante um tempo nas vizinhanças do Horn, como fizera muitas vezes no convés e no tombadilho superior de seus obsoletos navios de vela redonda. Mas se ele tivesse feito uma circunavegação lá, de oeste para leste, nas entranhas do Oceano Austral, tanto sua narrativa quanto a inspiração que ela proporcionou teriam sido completamente diferentes.

Após três dias sem dormir em nossa travessia até as Ilhas Virgens, eu tive a alucinação de que a forma que parecia um gnomo em nossa amurada de popa iria acabar comigo. A quinhentas milhas de terra imaginei ter visto claramente as luzes de uma grande cidade piscando a poucas milhas do barco. Foram experiências vívidas. Mas pelo menos eu sabia que não eram

reais. Meu cérebro estava dizendo para eu esquecer de trivialidades como velejar em nosso barco até as Ilhas Virgens. Em vez disso eu tinha de fazer algo imediatamente: dormir. Se não fizesse isso, haveria problema. As alucinações são o modo que a natureza tem de nos dizer para fechar os olhos um pouco.

“Ah, o sono! É uma coisa gentil, amada de um pólo a outro”, dizia o antigo marinheiro.

Ter sono suficiente já é difícil para as pessoas que levam uma vida confortável e estável em terra. Provavelmente a maior parte de nós tem privação de sono num grau ou noutro. Num barquinho no mar, pode ser uma luta conseguir até mesmo o mínimo de sono necessário para se manter psicologicamente saudável, e para manter a inteligência suficiente para lembrar como acender o fogão de propano sem se explodir, ou como transferir com precisão as coordenadas de posicionamento GPS para uma carta náutica de papel. Agora pelo menos, quando os marinheiros contam com equipamentos de navegação eletrônicos, não é mais necessário tomar posições com sextantes e repassar a aritmética detalhada de uma redução de visão com suas muitas possibilidades de erro. (A navegação por sextante é tão obsoleta hoje quanto o astrolábio, a não ser pelos antiquários entusiastas que mantêm isso como *hobby*, parecido com andar de trem a vapor.) Tudo depende do tempo, do tamanho e da experiência da tripulação, e de seu estado mental. Por motivos óbvios, é ainda mais difícil para um marinheiro solitário.

Muitos dos participantes da Vendée Globe tinham consultado especialistas no sono e passado por testes para descobrir seus ritmos circadianos individuais (o ciclo de sono e vigília de vinte e quatro horas de todos os mamíferos). Ter sono suficiente durante uma regata longa e difícil era tão complicado que os marinheiros tratavam isso como outro grande problema técnico a ser resolvido através de pesquisa e conhecimento técnico. Tanto Auguin quanto Autissier, por exemplo, passaram por testes e desenvolveram uma programação dos melhores momentos de sono no decorrer de um dia, bem como a melhor duração de cada período de sono. Em termos ideais, Auguin tentaria conseguir entre seis e sete horas de sono a cada vinte e quatro horas, divididas em cochilos de uma hora e meia ou de menos de meia hora. Autissier tentava dormir entre as três e seis horas da madrugada, depois de onze da manhã às doze e trinta, e das dezesseis às

dezessete e trinta, num total de seis horas por dia. Os especialistas no sono tinham estabelecido esses horários como seus melhores períodos de sono. Laurent também buscava seis horas de sono por dia, em cochilos de tamanhos variados: meia hora, uma hora ou hora e meia. Além disso, ele tentava tornar seu tempo de sono mais agradável praticando exercícios de ioga, que havia aprendido dois anos antes da regata, especialmente para se acalmar e adormecer quase imediatamente. Todos os navegadores tinham alguma espécie de rotina pessoal do sono, destinada a sustentar suas reservas de atenção.

Esses eram os planos. No mar as coisas aconteciam de modo diferente. Quase tudo podia atrapalhar a programação. No vento fraco ou irregular, os marinheiros tinham de ficar de olho no rumo e na regulagem das velas. No Atlântico, próximo às rotas de navegação ou em áreas onde operavam frotas de pesca, eles tinham de prestar atenção aos barcos. Em sua velocidade máxima, os barcos da Vendée Globe engoliam rapidamente a distância segura até o movimentado horizonte atulhado do marinheiro. Em tempo ruim, podia ser difícil dormir p_{or} causa do barulho, do movimento, por ter de caçar ou afrouxar velas, pelo medo. Nas altas latitudes, os marinheiros sentiam pelo menos alguma obrigação de prestar atenção ao gelo, mesmo sabendo que ele não apareceria no radar ou se a visibilidade do convés fosse obscurecida pela chuva, a neve ou as nuvens baixas. Se o barco estivesse jogando muito, o movimento a bordo daqueles especialistas em velejar a favor do vento poderia ser tão curto e violento que era difícil deitar, quanto mais dormir. Desnecessário dizer que o vento e as ondas não respeitavam a programação de cochilos cientificamente determinada. *Mas se você quebrar a ampulheta não conseguirá dominar o tempo.* Se a próxima zona de baixa pressão do Oceano Austral se lançasse contra Autissier às dezesseis e trinta, ela podia esquecer seu cochilo da tarde.

Além de manobrar o barco, os marinheiros tinham de analisar o tempo e escolher táticas de regata. Fazer isso bem era tão importante na competição que engolia horas de cada dia. Eles precisavam estar em contato com todo mundo. Não havia sentido em ter todos aqueles telefones, rádios, fax, e-mail, se você não usasse. De qualquer modo, os patrocinadores e o público esperavam isso. E havia todo o resto: preparar a comida e comer; realizar a higiene pessoal; tirar e colocar o equipamento para mau tempo,

rígido do sal e incômodo — com frequência, cada um desses processos era surpreendentemente longo no tumulto chacoalhante das cabines atulhadas. De fato, tudo demorava muito mais por causa do movimento do barco. O comportamento mais que natural tornava-se estudado. Por exemplo, era necessário ter prática para aprender como manter alguns músculos tensos de modo a ficar de pé, ao mesmo tempo em que se devia relaxar os músculos que permitiam o movimento intestinal — especialmente quando você estava empoleirado, sacudindo-se sobre um balde. Os marinheiros estavam constantemente espremendo-se aqui, apoiando-se ali, pendurando-se para salvar a vida nos grandes mares dos sul. Você podia ficar exausto num barco, sem fazer nada durante o dia inteiro a não ser certificar-se de não ser subitamente lançado, como uma bola de canhão humana, atravessando a cabine de encontro a um equipamento ou uma malévola projeção de fibra de carbono.

Finalmente, os marinheiros tinham de consertar coisas. Esta é uma parte contínua e que consome tempo na vida a bordo em qualquer barco — porque a umidade e o sal são hostis para cada peça do equipamento; por causa do movimento que desgasta invisivelmente o material; por causa da Lei de Murphy. Em barcos que freqüentemente levavam ao limite seu projeto e sua construção, consertar as coisas podia se tornar o principal passatempo do navegador (ainda que isso variasse dos três meses e meio notavelmente sem problemas de Auguin até as lutas de de Radiguès, que mais pareciam de Sísifo).

Resumindo, para os marinheiros da Vendée Globe, obter sono suficiente a cada dia era a teoria; o pouco ou nenhum sono costumava ser a prática.

Todo mundo tinha experimentado as consequências da falta de sono suficiente: a sensação generalizada de “morte requentada”; o cérebro parecendo cimento, com a flexibilidade usual transformada em rigidez opaca e lenta. Ainda assim, pouco sono é melhor do que nenhum. Os estudos do sono concluíram consistentemente que até mesmo duas horas de sono em cada vinte e quatro horas mantêm as pessoas funcionando, de certa forma. Mas depois dos dois primeiros dias o nível de desempenho cairá dramaticamente. A deterioração é mais rápida ainda com a privação total de sono. Dentro de poucos dias um ser humano totalmente privado de sono começa a ter alucinações, torna-se cada vez mais irracional, até mesmo

paranóico, é incapaz de focalizar a atenção em tarefas simples, como recitar o alfabeto. O pensamento mais elevado ou a tomada de decisões é impossível. Esse declínio até um estado que parece a loucura vegetativa pode ser atrasado por um tempo surpreendentemente longo se a pessoa estiver muito motivada a realizar determinadas tarefas. Mas no final, sem sono, os seres humanos morrem. Ironicamente, depois de séculos com tiranos e torturadores programando modos engenhosos e complexos de provocar dor, o modo mais exótico e infalível de quebrar um ser humano estava disponível sem esforço o tempo todo. Mantê-lo acordado. (Ainda que torturadores que preferem estar mais ativamente envolvidos geralmente juntem a privação do sono a outros horrores mais imaginativos.)

Os marinheiros da Vendée Globe certamente passam por períodos de tempo em que o sono é quase impossível: a luta épica de Goss na tempestade para resgatar Dinelli; a tentativa de Autissier contra o vento para se aproximar da última posição de Roufs; qualquer período de tempo em condições de mar particularmente agitado. Mas mesmo nessas situações eles podiam tirar breves cochilos — alguns minutos aqui e ali, até mesmo “microcochilos” de alguns segundos. Com relação ao sono, qualquer bocadinho ajuda. Mais comumente, a privação mais severa do sono dos navegadores assume a forma de quantidades de sono drasticamente reduzidas (isto é, muito menos do que até mesmo as já truncadas cinco ou seis horas por dia que eles planejavam), talvez durante dias seguidos. Isso causa problema em sua capacidade de navegar, analisar os dados climáticos e tomar decisões sobre como manobrar o barco em condições perigosas.

Durante a maior parte da regata, pelo menos, os marinheiros da Vendée Globe não precisam se preocupar muito com a possibilidade de bater contra a terra, a ameaça letal mais comum para os veleiros. Sem dúvida barcos se perdem no oceano aberto, freqüentemente nessas regatas de circunavegação. Mas em termos gerais, para cada emborcamento fatal ou cada afundamento há centenas de barcos que se chocam contra rochas ou areia, que são rasgados por corais ou pedras traiçoeiramente abaixo da linha-d'água. Essa ameaça é ampliada para o cansado navegador solitário próximo à costa. Os marinheiros da Vendée Globe, longe de terra durante quase toda a regata, podem dormir, ou tentar dormir, com bastante segurança quando as condições do mar não são muito perigosas e não há gelo próximo. A dificuldade de funcionamento intelectual causada pela

privação do sono raramente os coloca no tipo de risco imediato enfrentado por marinheiros mais próximos de terra ou que participam de regatas em águas mais estreitas.

Nas regatas BOC, os barcos tinham de se aproximar de terra e de um porto ao final de cada uma das quatro pernas — três contatos a mais do que os da Vendée Globe com águas estreitas, outras embarcações, correntes de maré, a tensão de pilotar de modo preciso. Os marinheiros se aproximavam do litoral — na Cidade do Cabo, em Sydney e em Punta dei Este — quando estavam mais cansados, menos capazes de pensar direito. Algumas vezes, isso cobrava um preço.

Chabaud tinha confiança no barco que arrendou para a Vendée Globe porque ele sobrevivera a um dia inteiro encalhado na arrebentação de uma praia australiana na BOC de 1994 — O barco chegara lá porque seu navegador, Jean-Luc Van den Heede, caiu no sono. Ele só não perdeu o barco porque, por sorte, havia uma lancha da polícia perto, e com potência suficiente para rebocá-lo para fora da arrebentação. Além disso ele pôde recrutar alguns australianos parrudos na praia, para ajudá-lo. E o vento não estava forte demais. Ondas maiores — como a arrebentação no Cabo San Lucas que quase demoliu o *Joshua* de Moitessier em poucas horas — rapidamente teria partido o barco. Van den Heede também conseguiu bater no último trecho de areia antes de cinquenta milhas de litoral rochoso que se estendia até o porto de Sidney. Ele estava consciente de sua exaustão e de como a situação era perigosa, havia se deitado sobre um grande sarilho no *cockpit*, para um cochilo rápido, enquanto o barco velejava a várias milhas do litoral. Achava que o pedaço de metal que espetava dolorosamente suas costelas iria impedir o sono profundo e acordá-lo depois de um breve cochilo. Isso era em parte a racionalização de um cérebro seriamente privado de sono. Mas ele estava tão cansado que poderia ter dormido em praticamente qualquer lugar. Em meia hora o barco bateu na praia.

Quando os marinheiros solitários dormem, isso acontece em períodos curtos espaçados no decorrer de cada dia. A programação desses cochilos estendidos pode ser o resultado de análise especializada dos ritmos circadianos individuais, mas o padrão difere completamente do período tradicional de sono direto da maior parte das sociedades humanas — chamado de sono monofásico. Os marinheiros adotaram o que na verdade é um ciclo de sono polifásico. Alguns pesquisadores de sono acreditam que o

sono monofásico desenvolveu-se em reação às exigências sociais da agricultura e mais tarde foi reforçado pelas rotinas do trabalho industrial. Eles argumentam que os seres humanos, como a maioria dos animais, naturalmente têm sono polifásico. Certamente há um apoio biológico para a noção do sono bifásico — um padrão ainda seguido, apesar de que com frequência decrescente, nas “culturas da siesta”. Nossos corpos tendem a sentir sono duas vezes por dia: no meio da noite, especialmente entre três da madrugada e seis da manhã, e na metade da tarde, em geral entre quinze horas e dezessete e trinta (esses dois períodos estão próximos dos dois tempos de sono preferidos por Autissier).

Algumas das pesquisas mais importantes a respeito do efeito do sono polifásico sobre o estado de alerta e o desempenho basearam-se em estudos de marinheiros solitários de longa distância. Um médico italiano, Cláudio Stampi, investigou os padrões de sono dos competidores solitários da OSTAR de 1980 (uma edição da regata original de Blondie Hasler) e na MiniTransat de 1983. Ele correlacionou os vários tipos de padrão de sono adotados pelos marinheiros aos seus desempenhos nas regatas. Essas regatas são acontecimentos relativamente curtos. A OSTAR demorou entre dezessete e quarenta e nove dias; a MiniTransat entre trinta e um e quarenta dias. Em resultado, os marinheiros devem velejar com ímpeto a cada momento. Cada milha conta. Um atraso de alguns minutos ao rizar ou corrigir o rumo depois de uma mudança de vento pode custar a colocação na regata. Muitos dos navegadores da OSTAR, portanto, fragmentavam seus períodos de sono a menos de duas horas, alguns a cerca de uma hora, outros entre dez e trinta minutos. Esse padrão permitia verificações frequentes no rumo e no desempenho da navegação. Stampi encontrou uma correlação clara entre os cochilos curtos e os bons resultados. Os que dormiam numa média que estava entre dez e vinte minutos até uma hora saíam-se melhor. Marinheiros que dormiam mais de duas horas a cada vez tiveram o pior resultado.

A maioria dos navegadores se adaptou bem a essa programação de sono episódico. Stampi concluiu que cada pessoa tinha uma duração individual melhor para o cochilo. O truque era estabelecer um equilíbrio entre a recuperação do cansaço, por um lado, e evitar a inércia do sono por outro. A inércia do sono é uma consequência do sono de onda lenta,

intensamente recuperador (aparentemente a fase mais necessária do sono — ainda mais do que o sono com movimento rápido dos olhos, ou o sono de sonhos), que tipicamente começa entre trinta e quarenta e cinco minutos depois do adormecer. Alguém que acorde do sono muito profundo de onda lenta fica grogue e perplexo, algumas vezes por vários minutos ou mais. Os marinheiros tinham de evitar isso, se possível. Muita coisa podia dar errado no tempo que demorava para recuperarem os sentidos. Algumas vezes esse fenômeno é citado para não deixar os pilotos de aviões comerciais tirarem cochilos. Melhor ter um piloto cansado do que um cujo o cérebro está em outro planeta.

A conclusão final de Stampi foi que o desempenho dos marinheiros era muito influenciado por sua competitividade e sua motivação. Mesmo quando enfrentavam duro trabalho físico, navegação difícil e cálculos de rota, os marinheiros podiam continuar durante muito tempo com esse regime fragmentado de quatro ou cinco horas de sono total em cada vinte e quatro horas, mesmo entremeadas por períodos de pouco ou nenhum sono.

A Vendée Globe, que em todos os aspectos é mais extrema que qualquer outra regata oceânica, é provavelmente o laboratório definitivo para os efeitos do sono reduzido ou fragmentado por longos períodos de tempo sobre o desempenho. Por um lado, aparentemente os marinheiros reagem bem à privação de sono. A maioria termina a regata. Eles manobram os barcos com competência e estabelecem novos recordes. Mantêm-se lúcidos e concentrados. Sua motivação e competitividade é feroz até o final. Por outro lado, ninguém sabe, a não ser os próprios marinheiros (e talvez eles não queiram ou não possam admitir para si próprios), a extensão em que a privação de sono contribui para as encrencas em que eles se metem durante o mau tempo. Talvez os cérebros cansados não tomem decisões táticas boas diante dos sistemas climáticos que se aproximam, ou talvez eles rejeitem ou adiem mudanças necessárias de curso exigidas em momentos críticos por um vento contrário e o desenvolvimento de ondas cruzadas. Claro que não há como testar essas proposições. De qualquer modo, nem mesmo marinheiros bem descansados podem impedir que o barco atravesse numa das enormes ondas do Oceano Austral, aderne excessivamente ou emborque (ou sofra uma colisão) se isto estiver nas cartas.

O problema real e inevitável de navegar solitário, agora ou na época de Slocum, é que esta não é uma coisa própria da boa marinharia, tanto no sentido tradicional quanto no legislativo da palavra. Tradicionalmente o marinheiro ideal tem sido o “marinheiro prudente”, abrindo metódica e cuidadosamente o caminho no mar, aceitando o que vem, mas evitando o risco ao máximo possível, levando sua embarcação e a tripulação para onde devem ir com o mínimo de Problema. O marinheiro e explorador do século XVIII James Cook vem à mente — navegando e cartografando mares e litorais desconhecidos em todo o tipo de tempo, num navio inerentemente menos adaptado ao mar do que nosso pequeno veleiro de trinta e um pés, com tecnologia de navegação primitiva, não conhecendo padrões climáticos de larga escala nem temporadas de tempestades ciclônicas, e entretanto jamais perdendo nenhum tripulante ou seu navio para a doença ou os perigos do mar. Em grande parte os marinheiros de cruzeiro contemporâneos aspiram ao mesmo modelo: atravessar o mar o mais rápido possível com o mínimo de trauma para o barco ou a tripulação.

Os elementos essenciais da prudência do marinheiro moderno incluem ter alguém hábil no leme quando necessário para evitar um adernamento completo ou emborcamento (se o sistema de navegação automática não puder manobrar o barco com eficácia em mau tempo, por exemplo). Além disso a embarcação precisa de uma tripulação forte que possa manobrar as velas e o equipamento do barco em todas as condições sem fadiga indevida, e que possa manter uma vigilância aos barcos maiores que podem abalroar pequenos veleiros e ao gelo ou destroços que podem provocar avarias no casco, ou arrancar uma quilha ou um leme.

Na maior parte do tempo o navegador solitário não pode fazer nada disso. Por isso a navegação solitária vai contra a boa marinharia. Além disso ela viola as regras internacionais adotadas em várias convenções pelas nações marítimas do mundo. Segundo a Declaração Preliminar das Regras de Navegação e Vela, os marinheiros devem controlar seus barcos “com vistas à observação da boa arte de navegar”. A boa arte de navegar inclui uma vigilância adequada e tomar todas as precauções necessárias segundo a prática comum dos marinheiros ou das circunstâncias particulares em que uma embarcação se encontra.

A maior parte das colisões, dos adernamentos de risco ou das perdas de mastro sofridas pelos marinheiros solitários da Vendée Globe ou da BOC

ocorreram quando os navegadores estavam na cabine — dormindo ou descansando, cozinhando alguma gororoba genérica congelada em seus fogões de uma só boca ou analisando gráficos climáticos e tentando descobrir como enfrentar a próxima depressão do Oceano Austral que vinha inexoravelmente na direção deles. Ou estavam nas cabines porque era simplesmente enervante ou perigoso demais permanecer no convés: o preço psicológico da enorme velocidade e do barulho terrível do vento e do mar; o intenso desconforto de ondas varrendo constantemente o barco e encharcando os marinheiros com água gélida; o perigo de ser jogado na água por uma onda ou por estar no convés durante um adernamento completo; a virtual sentença de morte por estar do lado de fora durante um emborcamento.

A imagem de Autissier ou Auguin cochilando em seus beliches enquanto o PRB ou o *Géodis* despenca em ondas de dez metros sob o comando do piloto automático não sugere exatamente uma boa marinharia. Eles não estão mantendo vigilância; não têm alguém ao leme. De fato, a regata em si, o fato de que Auguin e Autissier estão sozinhos no Oceano Austral, para começar, está fora da “prática comum dos marinheiros” contemplada pela regra. Nada deste sofisma legal importa para os participantes da regata, claro. De fato, a marginalidade regulatória do empreendimento é parte de seu apelo. Um dos motivos para os marinheiros irem ao mar é se afastar da coerção excessiva das regras e dos regulamentos.

Os marinheiros solitários que estão atravessando o Oceano Austral, indo de porto a porto em seu tempo próprio, sempre têm mais opções do que os participantes das regatas solitárias. Claro, mesmo assim eles precisam enfrentar as condições que algumas vezes são ferozes. E há sempre a virtude na velocidade, mesmo num cruzeiro tranquilo: você sai mais cedo do sul; evita o pior de alguns sistemas climáticos; navega mais próximo da velocidade das ondas, reduzindo as chances de ser suplantado por uma onda rápida. Mas os marinheiros de cruzeiro podem ficar à capa ou fugir em qualquer direção à frente do mau tempo, sem se preocupar em perder terreno para os concorrentes. Podem ficar prudentemente a norte da linha de *icebergs*, e bem a norte das piores partes dos sistemas de baixa pressão, sem culpa. Se sentirem vontade de parar para um descanso num porto da Austrália, Nova Zelândia ou do Chile, ou de se desviar para a

Polinésia Francesa, ninguém irá culpá-los. Não há patrocinadores incômodos ou jornalistas com quem se preocupar, nenhum fã que sentirá que foi traído por seus heróis ou heroínas.

Mas nas regatas ao redor do mundo a competição intensa e a velocidade dos barcos aumenta as exigências e os perigos da navegação solitária. Esses dois fatores encorajam — ou exigem — um comportamento que aumenta, em vez de minimizar, os riscos usuais de navegar sozinho.

É uma condição da navegação solitária o fato de o barco ser deixado sozinho, por conta do sistema de direcionamento automático, por longos períodos de tempo. Sem um olho humano e uma mão hábil para guiar o barco através de cada onda de uma tempestade, o navegador solitário precisa contar com a integridade da embarcação, com os caprichos incertos da formação das ondas, com a atitude do barco com relação a elas — e com a simples sorte.

12. A ESTAÇÃO SOMBRIA

Com a grande sabedoria que você ganhou, com tanta experiência, sem dúvida você deve ter entendido o que significam as itacas.

— CONSTANTINE CAVAFY, *Ithaca*

Separados estaremos Para sempre, meus amigos, Como os gansos selvagens Perdidos nas ondas

— BASHO, *The Narrow Road to the Deep North*

OS OCEANOS ATLÂNTICO, Sul e depois Norte eram os estágios finais da Vendée Globe. Depois do longo crescendo de suspense e ansiedade através do Oceano Austral, e do clímax da passagem pelo Horn, a perspectiva do Atlântico tinha a sensação de um longo desenlace — o último ato do drama que havia começado numa outra estação. Mas enquanto os marinheiros cansados eram liberados dos grandes perigos do Oceano Austral, no lugar de sua simplicidade assassina — tudo que você tinha de fazer era correr a toda para o leste e ficar inteiro e de pé — eles precisavam enfrentar de novo as complexidades dos sistemas climáticos do Atlântico e os perigos dos grandes navios. Tendo rodeado o último cabo de tempestade depois de meses no mar, em barcos que frequentemente pareciam estar se desintegrando, eles trocavam o medo e a desolação do sul pela jornada longa e difícil para casa.

Tinham atravessado o Atlântico na ida, claro, naquela fuga estonteante de Les Sables-d'Olonne, atravessando Biscoia, através dos ventos oeste e das latitudes *horse* até o equador, e seguindo para o sul. A regata e o mar tinham sido novos e empolgantes, os marinheiros finalmente liberados das restrições complicadas dos negócios e da família em terra. Tinham cravado os dentes na Vendée Globe com determinação feroz, como predadores caçando. O caminho de volta, depois do Oceano Austral e do Horn, com mais de sete mil milhas ainda pela frente, era outra coisa. Eles tinham estado no limite durante longo tempo. Veteranos cansados, juntavam

cuidadosamente as forças e observavam os barcos ansiosamente, em busca de sinais de decadência.

Thiercelin era o que mais parecia ter com que se preocupar. Em 12 de fevereiro, seguindo o líder, Auguin, mais de mil e quinhentas milhas atrás, ele havia entrado no cinturão dos ventos alísios de nordeste. Os barcos que velejam nesse vento tropical previsível geralmente saem-se bem — é praticamente o mais diferente possível do Oceano Austral. Mas a orientação do barco com relação ao vento é sempre o árbitro crucial. Thiercelin estava entrando nos alísios, tentando manter aproximadamente a mesma direção da qual o vento vinha. De certa forma era pior do que correr na frente de uma tempestade comum do Oceano Austral. O barco chacoalhava e batia, e o marinheiro sofria a ansiedade de não ter toda a certeza se ele iria manter-se íntegro e levá-lo ao porto.

— Que diabo é isto! — exclamou ele. — Estou com vento de vinte e cinco a trinta nós com ondas de três a cinco metros, e menos de dez metros entre as cristas. O barco sobe em cada onda e depois cai no cavado atrás dela. Isso dói!

As ondas curtas e íngremes, que teriam sido perfeitas para surfar caso ele estivesse correndo na frente delas, a oeste do Caribe, varriam constantemente o convés. Thiercelin rizou a vela grande e levantou a pequena bujarrona de tempestade para reduzir a velocidade e diminuir o impacto das ondas. Mesmo assim as colisões mais fortes lançavam-no para fora do beliche. Ele teve de se prender na cadeira da mesa de navegação para tentar descansar um pouco. Essa punição duraria dois ou três dias.

— Nunca pensei que a volta através dos ventos alísios, no contravento a dez nós, poderia ser tão difícil — lamentou ele. — Acredite, eu prefiro as tempestades do Oceano Austral. Mas afinal, os marinheiros sempre acham algo para reclamar.

A verdadeira preocupação de Thiercelin era a área de proa que ele havia calafetado com madeira canibalizada de acessórios do interior do barco logo depois de ter passado pelo Horn. De fato, em pouco tempo o veleiro começou a fazer água. Ele tinha de bombear cem litros do compartimento de proa a cada hora; depois cento e setenta litros. Por enquanto a bomba elétrica estava cuidando disso, mas ele estava dependendo de uma bomba e de um sistema elétrico que freqüentemente tinham sido indignos de confiança. Caso necessário, poderia bombear à

mão a água do mar, pelo menos durante um tempo. Mas seria muito difícil manter-se assim até a chegada, e a infiltração poderia ficar pior.

Ninguém estava tendo facilidades. Seguindo através das latitudes horse do norte, num dia Auguin enfrentava com dificuldade ventos e ondas de frente, e no dia seguinte acalentava o *Géodis* através de calmarias frustrantes. Apesar de estar muito na frente para ser alcançado, sua liderança fora reduzida pelo vento incomumente fraco que havia encontrado. No centésimo dia de solidão ele passou a noite arrastando-se em outra calmaria. Mas no meio da manhã o vento voltou, e da direção certa. Pela primeira vez em meses ele arrastou sua *gennaker* grande e leve (um híbrido de genoa e balão) para fora da sacola e usou-a junto com a vela grande. Com mais de quatrocentos e cinquenta metros quadrados de vela (uma quantidade incrível; um barco de cruzeiro muito mais pesado, de sessenta pés, era capaz de transportar metade dessa vélica) o *Géodis* disparava a onze nós. Era o mais rápido que ele tinha conseguido em duas semanas. No dia anterior ele viu um cargueiro, o primeiro que havia encontrado desde que passara as Canárias na rota de ida, no mês de novembro anterior. Como seu encontro no Horn, a visão do navio agradou ao gregário Auguin.

— Era a prova de que ainda havia outra vida na Terra. Eu já estava cheio de velejar sozinho. Essas três regatas solitárias tiraram dez anos da minha vida. Já chega. De agora em diante eu gostaria de navegar com uma tripulação — talvez numa Whitbread. Estou tentando não pensar na linha de chegada, mas realmente quero estar de volta.

Ele vinha estudando seus faxes de previsão do tempo, e decidira velejar ao sul dos Açores. No sistema climático prevalecente, Auguin calculava que essa rota iria lhe dar um vento ideal de noroeste, de quinze a vinte e cinco nós, enquanto se aproximasse da costa francesa. Estava tentando não forçar demais o *Géodis*. Seria um desapontamento brutal alguma coisa quebrar agora. Ser privado da vitória depois de liderar a regata durante tanto tempo seria como ser morto cinco minutos antes do cessar fogo. Justo quando ele realmente precisava, nas pesadas rotas de tráfego de Atlântico Norte, seu radar havia se quebrado. Agora teria de manter vigilância visual aos cargueiros e barcos de pesca, e ter ainda menos sono em bocados mais fragmentados do que o usual.

Enquanto Auguin estava a cerca de uma semana da linha de chegada,

Goss rodeava o Horn. Na Vendée Globe anterior, o vencedor tinha atravessado a linha no mesmo dia em que o último barco saía do cabo. Dessa vez a diferença não era tão grande. Oficialmente ela seria ainda mais reduzida por causa das trezentos e dezoito horas que Goss havia recebido por ter resgatado Dinelli e levado-o a Hobart. Goss estava empolgado por rodear o Horn, e além disso sentia-se melhor do que há meses. O ferimento em seu cotovelo operado por ele mesmo ainda estava drenando, mas não havia sinal de infecção. Era mais desconfortável do que doloroso, e pela primeira vez em mais de um mês ele podia usar o braço esquerdo.

Passou a três milhas do Horn com tempo perfeito: um vento de oeste de quinze nós e sol. Fez seu contato com um navio de turismo antártico, cujos passageiros gritaram encorajamentos e tiraram fotos. Naturalmente bebeu champanhe. Segundo ele, uma das emoções mais profundas foi a gratidão com sua equipe por ajudá-lo a experimentar um dos momentos mais grandiosos e mais vitais da sua vida. O triunfo era tanto deles quanto seu.

— Eu só queria que todos pudessem estar ali para compartilhar aquele momento muito especial. Como membros fundamentais da equipe, eu poderia sugerir que o pessoal do quartel-general da regata também tomasse um pouco de champanhe.

Goss, o ex-soldado, valorizava sua equipe, aquele grupo pequeno que facilitava as coisas e ajudava a preservar a vida. Será que o tributo dele também era uma daquelas características nebulosas que nós descrevemos cavalheirescamente como anglo-saxãs, em oposição às francesas ou latinas? Nenhum dos marinheiros franceses que rodeou o cabo tinha mencionado seus sábios e burros de carga em terra. O Horn era apenas para o marinheiro e o barco. Provavelmente a atitude mais lógica. Havia uma discrepância grande demais entre o que as equipes de terra faziam e o que os marinheiros realizavam. Uma coisa era montar o barco e o equipamento. Outra coisa era velejar no Oceano Austral. Outra totalmente diferente ter se arriscado à morte para salvar a vida de outro homem, como Goss tinha feito.

Naquela noite ele teve uma refeição para comemorar — comida da Leclere, seu único patrocinador francês. Os anglo-saxões podiam ser bons com as equipes, mas quando você precisava de alguma gororoba comemorativa, só as equipes francesas eram capazes. O principal problema de Goss agora era que a bomba de resfriamento de seu gerador havia pifado. Ele tinha adaptado uma das bombas manuais e ela funcionava bem.

Só que ele precisava sentar e ficar balançando a alavanca de um lado para o outro durante horas a cada dia para manter o gerador frio, funcionando, e com potência elétrica. Dizia que era o próprio Pete bombeador. Era uma coisa muito cansativa e monótona.

Entre Auguin e Goss, os outros barcos se estendiam por dois hemisférios (a não ser de Radiguès, ainda preso num porto da Nova Zelândia). Alguns dos barcos do grupo que haviam ficado para trás do líder há meses enquanto a frota se afastava da latitude *horse* do sul — Thiercelin, Laurent, de Broc e Dumont

— haviam se separado sob a pressão de navegar no Oceano Austral. Thiercelin, oficialmente em segundo lugar e bombeando seu compartimento de proa hora a hora, estava trezentas milhas à frente do terceiro lugar, Laurent, e oitocentas milhas à frente de Dumont, em quarto. Mas Dumont estava praticamente pescoço a pescoço com de Broc, navegando desclassificado depois da parada em Ushuaia. Os dois barcos estavam separados por apenas mil e quinhentas milhas

— outro exemplo da navegação apertada que costumava acontecer nessas regatas. Antes que essa Vendée Globe terminasse, haveria dois finais improvavelmente próximos enquanto os barcos disparavam em direção à linha.

Laurent saiu das *doldrums* e começou a entrar nos ventos alísios de nordeste. O *Groupe LG Traitmat* estava mostrando sua idade e, como o barco de Thiercelin, a tensão da regata. Laurent podia ver os painéis do casco se flexionarem e se deformarem quando o barco batia nas ondas. Rachaduras de tensão como teias de aranha tinham aparecido nos anteparos. Ele quase podia vê-las alongando-se. A junta entre o casco e a quilha estava com um vazamento. Por enquanto não muito, mas nenhum marinheiro ficava feliz em ver o oceano escorrendo para dentro do barco. Além disso, tudo estava ficando vermelho e areento. Areia fina, sugada do deserto do Saara por tempestades e sopradas mil milhas dentro do mar, penetravam em toda a parte, no convés e embaixo. Os barcos que atravessavam o Atlântico em direção a oeste costumavam ser bombardeados por areia do deserto e poeira enquanto passavam pelas Canárias e começavam a corrida pelos alísios em direção ao Caribe. Pelo menos Laurent tinha comida fresca. Peixes voadores pousavam em seu convés durante a noite. Presos ali, asfixiavam-se, e ele os cozinhava no café da manhã. Numa manhã

encontrou doze.

Ao mesmo tempo Dumont atravessava o equador. Conseguiu seguir pelos alísios de sudeste até bastante ao norte, chegando a atravessar a linha. Tinha ficado sem champanhe, e em vez disso jogou uma xícara do café do seu patrocinador no mar, para Netuno e Eolo.

— Agora que estou de volta ao Hemisfério Norte, sinto-me no meu quintal.

Ele chegou às *doldrums* e passou um dia e meio rolando num vento calmo e irregular. Usou o radar para localizar as chuvas pesadas que geralmente significavam falta de vento. Ziguezagueou em volta delas, saindo milhas do caminho, mas eventualmente afastando-se do pot *au noir* e entrando nas primeiras gavinhas dos alísios de nordeste. Depois também teve de absorver as severas punições dadas por eles. Os chamados alísios de natal podiam ser fortes — chegando a trinta nós durante semanas no final de dezembro e janeiro. Mas em fevereiro eles geralmente haviam baixado para a velocidade normal do vento de inverno, de cerca de vinte nós. Estavam soprando mais fortes por um tempo muito maior do que o usual. Assim que Dumont entrou nos alísios estabelecidos, teve de enfrentar vento de trinta e cinco nós, com aguaceiros frequentes. Ele observava ansiosamente os ferimentos remendados do *Café Legal le Goût*. A tala do pau de spinruaícer que ele tinha amarrado à retranca no meio do Pacífico Sul parecia a ponto de se despedaçar a qualquer momento. Ele enrolou mais cabos de reforço em volta enquanto o remendo se flexionava diante dos impactos abruptos com as ondas. Seus cabos fixos estavam frouxos, mas ele não podia apertá-los porque um dos pontos de fixação (uma chapa de corrente) entre o cabo e o casco estava danificado. Ele temia a possibilidade de arrancar a chapa se apertasse demais os cabos — e o modo enervante com que os dois mastros de seu barco chicoteavam porque os cabos estavam frouxos demais.

A quinze milhas de distância, o curso de de Broc levou-o através de condições praticamente idênticas. A junta entre a quilha e o casco comprometida (principal motivo para a parada num porto que o desclassificou) parecia estar suportando bem. Não havia como ter certeza, a não ser tirando o barco da água, mas ele pelo menos parecia estar sustentando a primeira regra da marinharia mantendo o oceano fora do barco. Mas um problema potencial de quilha era sempre preocupante, e de

fato ficaria claro que as aventuras de Broc não haviam terminado. Por enquanto seu verdadeiro problema era uma escassez de água potável por causa de um marcador de água defeituoso. Mas ele conseguiu coletar água da chuva enquanto atravessava as *doldrums* — o bastante para durar mais duas semanas.

Parlier, que como Autissier estava fora da disputa oficial e relativamente silencioso, continuava o avanço para o norte. Atravessou o equador dois dias depois de Dumont. Tinha subido no mastro na véspera, quase que sem motivo, e descoberto uma adriça defeituosa da genoa, que ele substituiu. Desde os ajustes em Fremantle, Parlier não havia relatado problemas com o *Aquitaine Innovations*, de construção leve, semelhantes aos que haviam atrasado sua partida no início da regata. Provavelmente era um sinal de que alguns meses, ou até mesmo semanas, de tempo extra de preparação antes da largada poderiam ter feito toda a diferença. Como muitos dos outros marinheiros, ele já estava preparando o terreno para a próxima regata. “Eu voltarei dentro de quatro anos”, escreveu por fax. “Quando eu tiver tempo suficiente para me preparar, meu barco vai vencer.”

Enquanto isso Chabaud atravessava a fronteira invisível do Oceano Austral, saindo das *roaringforties*.

— Não vou sentir saudades! Ainda estou sendo escoltada por um albatroz (não o Bernard), e os petréis estão em toda a parte. Talvez eu chegue a Les Sables em 21 de março, o primeiro dia da primavera.

Ela continuou a ter problemas com o sistema elétrico. Os geradores a diesel e vento ainda estavam *hors de combat*, e ela contava com painéis solares para carregar as baterias. Com essa fonte intermitente de energia, seu rádio e o fax eram virtualmente impossíveis de ser usados. Afora isso, o *Whirlpool Europe 2* estava indo bem. Apenas a manutenção usual, de arrepiar os cabelos. Ela fora forçada a subir no mastro para substituir a adriça quebrada da bujarrona de tempestade. Velejando rápido em vento de trinta e cinco nós, ainda usava as roupas térmicas e o equipamento para mau tempo. Há duas semanas não podia tomar banho. Logo o tempo ficaria mais quente, e ela poderia enfrentar a água gélida.

Finalmente, um a um e dois a dois, eles começaram a chegar em casa. Tinham começado a regata com uma tempestade de outono no Golfo de Biscaia. Agora precisavam terminá-la velejando através dos vendavais de final de inverno e início de primavera. Durante todo o tempo em que os

barcos tinham velejado pelo mundo, Biscaia estivera tempestuoso — seu usual inverno do descontentamento. Era um pouco mais fácil voltar para a costa de Vendée do que tinha sido sair, porque o curso dos veleiros, na direção geral de nordeste, recebia os ventos de oeste das baixas de inverno mais na direção da popa. Eles podiam navegar a favor do tempo, em vez de ter de abrir caminho contra o vento. Isso reduzia o vento aparente e, o que era mais útil, o impacto das ondas nos cascos que haviam sofrido muita tensão.

Quando os navegadores estavam no Oceano Austral, era como se nenhum mar ou oceano de qualquer outro lugar do mundo pudesse testá-los, ou apavorá-los, como o Grande Sul. Eles podiam reclamar que navegar no contravento através dos ventos alísios de nordeste era pior do que o Oceano Austral, mas não estavam falando sério. Apesar de ser muito desconfortável, e de poder danificar os enfraquecidos barcos da Vendée Globe, tudo aquilo acabava em poucos dias. As *doldrums*! Meras quarenta e oito horas aproximadamente de frustração. Na verdade, nada era como o Oceano Austral, ainda que o Golfo de Biscaia pudesse se assemelhar a isso em momentos de rajadas relativamente curtos.

Knox-Johnston descreve um dia violento em Biscaia no final da viagem em que o catamarã *Enza* quebrou o recorde de volta ao mundo. O barco foi alcançado por um intenso sistema de baixa pressão no final de março. Enquanto atravessava o golfo em direção à linha final perto do Cabo de Ushant, na Bretanha, o vento subiu acima da força de furacão e as ondas confusas e cruzadas chegavam a doze e quinze metros de altura. Knox-Johnston conta que a tripulação preparou o barco como se ele estivesse velejando próximo do Cabo Horn. Prenderam cabos e correntes nas popas dos dois cascos para reduzir a velocidade e manter algum grau de controle. Mesmo assim ele admitiu que as ondas curtas e íngremes, sem a quase ordem majestosa do Oceano Austral, eram extremamente perigosas. Algumas vezes as ondas lançavam no ar a meia tonelada de corrente rebocada. Por várias vezes o catamarã despencava da crista de uma enorme vaga no buraco aberto entre duas ondas a sua frente. No momento em que a atingia as costas da onda seguinte, sua velocidade era reduzida instantaneamente à metade, ou mais, e os tripulantes eram projetados de seus beliches como pilotos se ejetando das carlingas de aviões em queda. O timoneiro tinha de descobrir no momento, e improvisar o melhor modo para

o *Enza*, de noventa e dois pés de comprimento e quarenta e dois de largura, negociar as ondas. Condições de sobrevivência num dia de primavera no Golfo de Biscaia. — Foi uma curva de aprendizado íngreme — disse Knox-Johnston. Felizmente Auguin não precisou atravessar uma tempestade assim enquanto se aproximava de Les Sables-d'Olonne. Mas teve um padrão climático complicado com o qual negociar: duas zonas de baixa pressão atravessando o golfo numa sucessão rápida. Ele pôde cavalgar a parte de trás da primeira em ventos de trinta e cinco nós vindo de oeste-noroeste. Algumas horas após esse sistema se afastar, o segundo iria alcançá-lo com ventos de trinta nós de sudoeste, que aumentariam constantemente nas vinte e quatro horas seguintes enquanto a zona de baixa passava. Auguin tinha de controlar sua velocidade para chegar a Les Sables suficientemente perto da maré alta para permitir que o *Géodis* entrasse no porto. A quilha do barco tinha quase três metros de profundidade. Apesar de as autoridades do porto terem dragado o canal para acomodar os barcos da Vendée, de grande calado, a água ainda era muito rasa para eles na maré baixa. A última coisa que Auguin desejava era perder a maré e ser obrigado a ficar à capa perto da entrada do porto, esperando, num anti-clímax, a próxima maré alta.

Na verdade ele avaliou muito bem. Poderia ter mantido o ímpeto, velejado as últimas trezentas e trinta e cinco milhas em vinte e quatro horas e chegar em 16 de fevereiro, seu centésimo quarto dia no mar. Mas ainda estava preocupado com a possibilidade de quebrar alguma coisa. Tinha pavor de perder a regata no último momento forçando demais seu barco. Com o radar defunto e o trânsito pesado de barcos em Biscaia (principalmente de pesca), ele estava em suas últimas reservas de vigília. Seria fácil cometer um erro. Por isso reduziu a velocidade para atrasar a chegada até o dia seguinte.

— Até agora eu administrei minha regata com sabedoria — disse ele. — Não quero mudar a filosofia no dia final. Não quero me arriscar a perder a vitória com a qual sonhei durante tanto tempo.

Na sua penúltima noite no mar, ele acendeu todas as luzes do *Géodis* para tornar o barco o mais visível possível. E aproveitou algumas horas de sono, as últimas até o final da regata, trinta horas depois.

No dia seguinte um helicóptero passou por cima e uma traineira de pesca se aproximou. Auguin ficou muito feliz em vê-los. Não houve nada

da irritabilidade de Chichester, da reclusão de Moitessier quando o mundo externo abruptamente se intrometia nas vidas herméticas do mar. Auguin desfrutaria os últimos momentos sozinho no barco, mas estava preparado para abrir mão da solidão. Mal podia esperar para ver a família, os amigos, comer comida boa de novo, experimentar todas as coisas de que fora privado no mar. Mesmo assim as coisas não seriam exatamente as mesmas. Ele sentiria as feridas emocionais dessa regata durante algum tempo. Era inevitável.

— Ninguém pode voltar de uma Vendée Globe sem ser profundamente mudado. Nós não voltamos intactos de uma regata assim.

Auguin atravessou a linha de chegada em 17 de fevereiro, logo depois das nove e meia da manhã, em meio a um enxame de barcos de espectadores e da mídia. Estivera no mar durante cento e cinco dias, vinte horas e trinta e um minutos. E quebrara o recorde de Lamazou em pouco mais de três dias e meio.

Assim que atravessou a linha, ele baixou a vela grande e a genoa. Um fiscal da regata entregou-lhe um fone de ouvido com um microfone anexo. Ele estava ligado a dezenas de alto-falantes nos cais do porto, de modo que as oitenta mil pessoas ali reunidas para prestar homenagem pudessem ouvir as respostas de Auguin aos jornalistas numa entrevista coletiva instantânea. No cais de Port Olona, Véronique e Erwan receberam-no, junto com um bando de personalidades da mídia e da política. No convés de seu barco Auguin pegou o filho no colo, e não queria largá-lo. Sobre o cais, na continuação da entrevista coletiva que tinha começado na linha de chegada, Auguin leu uma mensagem de congratulações do presidente da república, Jacques Chirac, e outra do ministro dos esportes. Uma terceira, do primeiro-ministro Alain Juppé, celebrava nada menos do que o poder essencial da realização de Auguin, seu profundo significado moral.

“Sua circunavegação é um daqueles eventos que convencem as pessoas de que elas têm a capacidade de administrar seus próprios destinos. Você é um exemplo para toda uma geração. Tenho certeza de que sua vitória dará esperança a todas as pessoas de nossa sociedade que são atacadas pela dúvida, e que procuram alguma coisa que dê significado a suas vidas.”

Auguin, o herói redentor, correndo risco durante tanto tempo na zona desconhecida fora dos limites, tinha voltado em segurança para casa.

Em 21 de fevereiro, à uma da tarde, quatro dias depois da chegada de

Auguin, Autissier atravessou a linha de chegada e entrou numa controvérsia curta porém desagradável. Tinha a ver com Roufs. Oficialmente, Jeantot mantinha o argumento de que Roufs poderia ainda estar velejando. As coisas não pareciam boas, mas havia uma chance de que ele fosse avistado qualquer dia, talvez atravessando Biscoia, aproximando-se da costa do Vendée. Mas extra-oficialmente Jeantot concordava com o consenso triste dos outros marinheiros, e também da mídia: Roufs jamais havia contornado o Horn e entrado no Atlântico; os confusos relatórios chilenos com relação a uma mensagem de rádio tinham sido uma falsa esperança; o canadense havia morrido quando seu ARGOS falhou, ou num momento próximo, na parte mais remota do Oceano Austral.

Mas esse cenário implicava as questões essenciais sobre o que tinha acontecido com o Grupo *LG2* no auge da tempestade terrível, e quanto tempo Roufs tinha levado para morrer. Se fora possível, por algum período de tempo, resgatá-lo — se ele estivera dentro de seu barco emborcado ou na balsa salva-vidas — será que o esforço de resgate tinha sido adequado? Foi então que Autissier chegou. Ela fora a primeira pessoa a participar da busca, a que estava mais próxima de Roufs e com a melhor chance de alcançá-lo rapidamente.

Depois de Autissier finalmente ter desistido da busca e virado de novo para o leste em direção ao Horn, houvera alguns murmúrios na imprensa francesa dizendo que ela não havia tentado o bastante.

Goss — *I'heró Pete Goss*, como a mídia invariavelmente o chamava — tinha voltado em busca de Dinelli. Por que Autissier não conseguira chegar mais perto da última posição do ARGOS de Roufs? O clima da área tinha eventualmente amainado para um vento de trinta a trinta e cinco nós. Ela deveria ter podido ir em direção ao vento, mesmo sem a vela grande. Informou-se que Jeantot, exausto e desencorajado pelo último de sua longa cadeia de infortúnios, dissera que ficou desapontado com Autissier, que ela tinha desistido muito cedo. Um dia após essas observações, Jeantot disse ao *Le Fígaro* que sua boca tinha agido antes do cérebro. Mas eu me lembrei de seu comentário para mim quando estava falando da realização de Goss. Ele disse desejar que todo mundo na regata tivesse o tipo de determinação e a habilidade exibidas pelo inglês. Será que estava falando de Autissier? Ou de Laurent e de Broc que, diante de uma previsão de tempo ruim, tinham decidido continuar para o leste sem entrar

na busca? Jeantot não quis aprofundar. A recepção de Autissier foi o êxtase de sempre, com centenas de barcos de espectadores, multidões de dezenas de milhares de pessoas, bandas, champanhe, flores, toda a agitação de uma recepção oficial. Ela ficou tremendamente empolgada. Tinha perdido tanto peso que a primeira coisa que pediu, brincando, aos barcos de recepção, foi um cinto para prender as calças. Sua mãe veio a bordo do PRB e as duas se abraçaram alegres. Como dissera Autissier, o público não dava a mínima para saber se um navegador tinha terminado oficialmente ou não. Para eles bastava completar a regata.

Infelizmente para Autissier toda a cerimônia foi sombreada pela questão da busca a Roufs. Três dias antes da chegada ela ficara sabendo do que a mídia tinha dito. Foi a primeira coisa da qual falou em sua entrevista coletiva no cais. Ficara “horrorizada” quando soube das insinuações de Jeantot.

— É a acusação mais séria possível de ser feita contra um marinheiro. Acho que o diretor da regata deveria ter coisas melhores a fazer em momentos assim do que questionar a honra de um competidor. Toda esta coisa é muito indigna. Recuso-me absolutamente a discutir o assunto. Só vou falar disso uma vez.

Os dois dias passados na busca de Roufs foram “os mais difíceis de minha vida”, disse ela.

— Eu estava em estado de choque por causa da tempestade. Estava exausta, física e emocionalmente. Meu barco estava em más condições. Eu não podia deixar a zona de busca, mas ao mesmo tempo sabia que não poderia fazer nada de útil. Não estava em condições de tomar qualquer decisão.

Ela finalmente tinha desistido e deixado a área de busca por insistência da CROSS, que lhe mandou retomar o curso porque era inútil prolongar a busca.

Quando Jeantot foi questionado com relação à sua crítica, ele culpou a imprensa. Alguns repórteres tinham se agarrado a algumas de suas observações e as distorcido. Não havia a menor frieza entre ele e Autissier, por quem ele sentia grande admiração. E de fato as coisas pareciam estar amigáveis entre os dois quando Jeantot reuniu-se à multidão no cais para receber Autissier.

Quando conversei com a mulher de Roufs, Michèle Cartier, em julho

de 1997, ela denunciou amargamente todos os esforços da busca como inadequados. Disse que a busca foi interrompida prematuramente. Que Autissier havia desistido muito cedo. Que Laurent e de Broc deviam ter se juntado à busca. A CROSS deveria ter feito mais. Havia uma aura pavorosa de tristeza e sofrimento na casa grande e arejada que Roufs e Cartier haviam compartilhado. Ela fora obrigada a esperar muito tempo antes de ter certeza de que não havia mais esperança para Gerry — tantas semanas acreditando que ele deveria estar velejando, apenas com o sistema de comunicações danificado. Ela tivera de suportar o desapontamento esmagador da reversão dos chilenos com relação à mensagem de rádio que supostamente viera de Roufs. Para Michèle, ele havia demorado três meses para morrer — Jeantot só renunciou oficialmente a todas as esperanças em 24 de março. Até então ela mantivera a fé, meses a mais do que qualquer outra pessoa. Sua raiva era compreensível. Todos os outros haviam voltado. Por que não Gerry? Ela não podia culpá-lo por estar na regata. Era a vida dele, e já era muito antes de os dois se conhecerem. Não poderia responsabilizar o Oceano Austral. Como dissera Bullimore, ele estava apenas sendo o que era. Os outros marinheiros, Jeantot, a CROSS, é que deveriam, de alguma forma, ser considerados responsáveis. Goss havia salvo Dinelli. Bullimore e Dubois tinham sido resgatados. Por que alguém não salvara Gerry? E era terrível não saber como havia acontecido, quanto tempo tinha demorado.

Quando ouvi Cartier naquele quente dia de verão, sua filha de oito anos, Emma, estava na casa de uma amiga. Cartier perguntou se eu iria com ela pegá-la para o almoço. Naquela tarde eu tinha outra entrevista a quilômetros de distância. Tinha tempo para ficar, mas usei a entrevista (com Dinelli) como desculpa para ir embora. A tristeza na casa era grande demais. Eu não podia enfrentá-la. Por isso segui pelas belas estradas da Bretanha, à sombra das árvores, até a auto-estrada em direção ao sul, e não conheci Emma.

Quando descrevi os comentários de Michèle Cartier aos navegadores da Vendée Globe que entrevistei depois, todos tiveram praticamente a mesma reação: entendiam por que ela falava assim. Mas ela não velejava. Não podia compreender como as coisas eram difíceis no Oceano Austral em tempo ruim, como até mesmo as manobras mais simples e mais básicas podiam ser obstáculos altos demais para ultrapassar. Ocasionalmente, era

simplesmente impossível fazer alguma coisa, ainda que você quisesse de fato fazer e não importando o quanto tentasse. Ninguém que não estivesse lá podia realmente saber (ainda que pudesse tentar imaginar) como era uma tempestade violenta. Algumas vezes o máximo que você podia fazer, com o maior esforço, era sair dali vivo. Era difícil de aceitar, mas algumas vezes, no jogo perigoso que você jogava lá, como dissera Moitessier, o seu *show* estava terminado. E não havia nada que alguém pudesse fazer a respeito.

Tudo isso era verdade. E por mais que as emoções de Cartier fossem compreensíveis, ela estava errada com relação à busca. O aspecto mais importante do desaparecimento de Roufs foi que não houvera sinal de EPIRB. Isso tornava seu silêncio equívoco — ele poderia estar bem — e significava que não havia posição definida para a qual se dirigir, o que realmente tornara a tarefa de Autissier (e os esforços dos outros participantes da busca) quase impossível. Já era bastante difícil sob boas condições encontrar um barco para o qual houvesse coordenadas precisas de latitude e longitude. Quando um barco podia estar em qualquer lugar numa área de dezenas, depois centenas de milhares de quilômetros quadrados, com ondas altas, má visibilidade e vento forte, sem possibilidade de uma busca aérea, era o mesmo que estar desaparecido para sempre.

A chegada de Autissier não foi oficial. A disputa pelo segundo e terceiro lugares entre Thiercelin e Laurent continuava. Thiercelin tinha uma pequena carta nas mãos — um crédito de trinta e quatro horas pelo tempo que passara procurando Roufs. Parecia que ele precisaria disso. Apesar de estar trezentas milhas à frente de Laurent em 12 de fevereiro, uma liderança bastante pequena na velocidade que aqueles barcos podiam desenvolver, quando Auguin estava tomando champanhe no canal de Les Sables-d'Olonne, cinco dias depois, Thiercelin caíra setenta milhas para trás. Era tudo uma questão de contornar, ou atravessar, a zona de alta pressão do Atlântico Norte. Thiercelin optara por contornar a oeste do centro de alta pressão. Esse rumo era consideravelmente mais longo do que a rota direta de Laurent em direção à linha de chegada. Mas Thiercelin esperava conseguir ventos mais fortes e mais favoráveis nas bordas da zona de alta. O *Crédit Immobilier de France*, mais novo, era mais rápido do que o barco de Laurent quando corria na frente do vento.

De sua parte, Laurent arriscara a probabilidade de ter vento suficiente

para continuar em condições de se aproveitar de seu curso mais curto, ainda que, como era provável, também encontrasse ventos de proa. O venerável *Groupe LG Traitmat* era mais eficiente indo de encontro ao vento. Sua boca estreita mais estreita e o seu deslocamento mais pesado ajudavam-no a cortar com mais facilidade as ondas que vinham de frente. Havia menos dos golpes que maltratavam os novos “porta-aviões” e os faziam reduzir a velocidade. Laurent teve de suportar um dia de calmarias frustrantes alternando-se com brisas fracas que freqüentemente giravam cento e oitenta graus a cada meia hora. Elas aumentavam até dezoito nós e depois baixavam abruptamente para quatro, vindo da direção oposta. A cada vez que ele tentava dormir o vento mudava e ele tinha de subir ao convés para regular os panos e o piloto automático. Sem vento o barco rolava como um barril sobre as ondas. As velas panejavam e estalavam balançando de um lado para o outro; um dia sem vento e ondas podia desgastar mais a vela do que semanas de navegação normal. Enquanto isso Laurent conseguia prosseguir, e sua estratégia deu certo. Em 22 de fevereiro ele ainda estava trinta milhas à frente de Thiercelin, ambos a mil milhas de Les Sables-d’Olonne.

Thiercelin continuava enfrentando o vazamento preocupante. Sua bomba elétrica tinha se danificado, e ele tinha de tirar a água à mão. “Não consigo identificar a fonte do vazamento”, informou ele, “mas parece ter se estabilizado a cento e cinquenta litros por hora. Por isso eu bombeio, bombeio e bombeio.” Os dois saíram das latitudes *horse* e pegaram os ventos fortes e favoráveis do cinturão de vento do Hemisfério Norte, vindos de oeste. Agora corriam para a linha de chegada. Thiercelin teve o seu melhor dia na regata: trezentos e trinta duas milhas a uma velocidade média de 13.8 nós. Isso era velejar como louco em qualquer oceano, e ele sofreu um adernamento completo durante um vendaval. O barco não sofreu danos, mas quanto mais rápido ia, mais água se infiltrava. Ele tinha de passar mais tempo ainda bombeando para controlar a água no compartimento de proa.

Laurent passava a maior parte do dia ao leme do *Groupe LG Traitmat*, tentando compensar a velocidade maior de Thiercelin com atenção cuidadosa às minúcias de cada grande onda, cada sopro de vento, trabalhando o barco de sessenta pés como se fosse um pequeno monotipo. Estava frio naquelas águas do norte. Ele teve de colocar suas roupas polares forradas de pele, debaixo do conjunto para mau tempo.

Em seguida era apenas uma questão de atravessar o Biscoia. Depois de algumas horas de quase calma, os dois barcos, jamais separados por mais de quarenta milhas, foram alcançados por uma frente com ventos com força de tempestade (força 8 na escala Beaufort — “ondas moderadamente altas de comprimento maior; as bordas das cristas começam a se partir em espuma; a espuma é soprada em tiras nítidas”, observou o almirante desapassionadamente). Durante seis horas Thiercelin velejou e surfou a uma velocidade média de quase dezessete nós, com uma vela grande quadruplicamente rizada e bujarrona de tempestade. Estava manobrando o barco, tirando cochilos e bombeando, sem tempo para qualquer outra coisa. Laurent tentou dormir durante a tarde, porque não tivera chance na noite anterior enquanto a frente passava por cima. Mas correndo na frente do vento ele tinha de ficar acordado o dia inteiro também, para manter o olho no barco. Até mesmo uma pequena mudança de vento poderia provocar uma cambada acidental e quebrar algo. Mais do que qualquer coisa, segundo Laurent, ele queria beber um pouco de água limpa e fresca. Nos últimos dois meses sua máquina de dessalinização não pudera tirar todo o sal da água de beber. Ele estava cansado do gosto salobro. Também estava ansioso para comer sentado, e que não fosse direto da panela. Achava que começaria com algumas panquecas.

Durante o mau tempo, Thiercelin informou que a infiltração havia ficado muito pior. Os impactos das ondas tinham danificado o anteparo estanque entre o compartimento de proa e o principal. Agora a água estava entrando na cabine. Havia quase cinquenta centímetros de água em volta da mesa de navegação e do motor. (Thiercelin usava o motor a diesel do barco para carregar as baterias; segundo as regras, o eixo e o hélice tinham sido retirados para a regata.) Ele teve de reduzir a velocidade do barco, e estava usando sua principal bomba elétrica, além da bomba manual, para o compartimento de proa. Por sorte, pôde manter as baterias carregadas porque tinha combustível suficiente para que o motor girasse continuamente. Para se manter flutuando, iria precisar do motor até o final. “Nessas condições, a batalha com Hervé fica em segundo plano. Meu objetivo agora é simplesmente levar o barco até a linha de chegada.” Mesmo assim, na próxima noite, a penúltima, em meio a um vendaval de cinquenta nós em Biscoia, Thiercelin conseguiu continuar com velocidade suficiente para ultrapassar Laurent. Ao amanhecer, depois de cento e treze

dias no mar, os dois barcos estavam separados por oito milhas. Num tempo melhor, os dois poderiam se ver. (Dois meses e meio antes eles haviam velejado separados por oito ou dez milhas durante dez dias no sul do Oceano Indico.) Nas vinte e quatro horas finais, Thiercelin adiantou-se mais ainda quando o vento baixou e o mar se acalmou. Em 26 de fevereiro, às sete e trinta da manhã, logo antes do sol nascer, num vento fraco, o *Crédit Immobilier de France* atravessou a linha em segundo lugar. Laurent chegou quarenta e sete minutos depois. Mas a margem oficial de Thiercelin foi aumentada pelas trinta e quatro horas de vantagem que ele recebeu.

Durante a entrevista coletiva conjunta, os dois marinheiros prometeram estar de volta para a Vendée Globe do ano 2000. Laurent estava justificadamente orgulhoso de um terceiro lugar em seu barco antigo. Mas da próxima vez, “espero ter um barco que me permitirá mostrar do que sou capaz”.

Os dois marinheiros expressaram a esperança de que Roufs estivesse em algum lugar próximo. Laurent disse que sentia-se assombrado pelo desaparecimento de Roufs. Para Thiercelin, toda a coisa era muito difícil de falar.

— Dedico meu segundo lugar a Gerry — disse ele. — Para mim, ele ainda está aqui. Ele estava na minha frente; espero que esteja atrás de mim agora.

Dumont atravessou a linha dois dias depois. Todo seu sistema elétrico havia se quebrado e ele estava sem qualquer energia há vários dias. Isso significava nenhum equipamento eletrônico e nem radar. Sem este último, ele quase foi abalroado por um cargueiro no Golfo de Biscaia, escapando, por uma margem de apenas cinquenta metros. Tinha ligado sua unidade ARGOS com o GPS anexado de modo que o quartel-general da regata pudesse ter um posicionamento constante e estabelecer o tempo de chegada. Os pilotos automáticos também tinham sido vítimas da falha no sistema elétrico e, já muito cansado, ele precisou ficar acordado e permanecer no leme durante as últimas quarenta e quatro horas no mar.

Até mesmo o relativamente desconhecido participante a chegar em quarto lugar mereceu uma multidão de dez mil a quinze mil pessoas nos quebra-mares e nas docas de Les Sables-d’Olonne. Dumont deu um resumo sucinto e pessoal da regata: o resultado tinha sido praticamente decidido no mês de novembro anterior, quando os barcos rodeavam a franja da zona de

alta pressão do Atlântico Sul, a caminho do Oceano Austral. Foi então que os líderes — Auguin, Autissier, Parlier, Roufs — haviam saltado tão à frente do segundo grupo. Quanto a Thiercelin e Laurent, ele tinha ficado próximo dos dois até o Oceano Austral. Mas então os dois haviam ganhado quatrocentas milhas à frente dele em dois dias, antes que ele pudesse superar o medo das ondas do Oceano Austral. A Vendée Globe não era uma regata; era um sofrimento, uma provação.

Ele tivera problemas técnicos com o barco, mas isso não era nada comparado ao choque do desaparecimento de Roufs.

— Sinto falta dele como de um irmão — disse Dumont. — Eu vinha mandando dois faxes para ele a cada dia. Continuei mandando mesmo que ele não respondesse. Chorei, e nunca estive tão deprimido na minha vida. Eu não estava mais na regata. O barco estava caindo aos pedaços. Eu consertei ... mas um silêncio tão longo! Foi difícil continuar vivendo.

Agora ele viveria simplesmente, e passaria tempo com os filhos.

— Estou feliz por estar vivo, respirar, andar. Tudo é belo quando você viu como é o fim do mundo.

Em 27 de fevereiro de Broc estava velejando a menos de trinta milhas atrás de Dumont, no que parecia ser outra chegada surpreendentemente disputada (ainda que não contasse oficialmente por causa da desclassificação de de Broc). As condições climáticas eram as comuns para o Golfo de Biscaia em fevereiro: vendaval de trinta e cinco nós e ondas íngremes. Numa mensagem de rádio a Jeantot, de Broc disse o quanto lamentava ter parado em Ushuaia. Fora exatamente como a Nova Zelândia durante sua primeira regata, uma parada desnecessária. Agora aqui estava ele, a um dia da linha de chegada, e isso não contaria. Ele disse que precisaria de uma terceira Vendée Globe. Caso contrário, era um negócio inacabado.

Algumas horas depois, com uma noção de tempo exoticamente irônica, os grandes parafusos que prendiam a quilha ao casco se partiram. A quilha comprida e esguia, com seu bulbo de três toneladas e meia de chumbo na extremidade inferior, mergulhou duas mil braças até o fundo do Golfo de Biscaia (de Broc ainda estava nas águas fundas a oeste da plataforma continental). Como o barco de Bullimore no Oceano Austral, o *Votre nom autour du monde* emborcou num instante. De Broc estava a apenas duzentos e oitenta milhas da linha de chegada.

Seu resgate pareceu uma coisa corriqueira depois do heroísmo distante do Oceano Austral. Mas não havia garantias quando se tratava de pegar um marinheiro perturbado, na água fria e com tempo ruim. De Broc levou quinze minutos para localizar um EPIRB na bagunça da cabine emborcada e cheia de água. Felizmente era um SARSAT, que transmitiu um posicionamento rápido e exato ao Centro de Busca e Resgate. Mas quando ele tentou tirar a balsa salva-vidas do *cockpit* ela se inflou subitamente. Presa contra o piso do *cockpit*, era impossível tirá-la. Como Dubois, de Broc não teve opção a não ser subir no casco escorregadio e virado e agarrar-se a um leme (mas acuradamente, ele esperou que uma onda o lançasse sobre o casco), com o barco balançando nas ondas frias e altas. Dentro de algumas horas um helicóptero naval francês chegou à posição do EPIRB, levantou-o do barco naufragado e o depositou a bordo do navio tanque *La Durance* que estava ali perto indo em direção a Brest. De Broc foi deixado em terra lá, no dia seguinte.

— E uma loucura completa perder a quilha a vinte e quatro horas da linha de chegada — disse ele aos repórteres. — Mas, apesar da parada na Argentina, tive uma boa regata. Tive a minha cota de milhagem no mar.

Seu emborcamento poderia ter sido muito pior, e ele se sentia em boa forma.

— Eu me sinto suficientemente bem para correr uma maratona em volta do estádio esta tarde. Mas provavelmente é mais sensato ir ver meus amigos em Les Sables-d'Olonne. — De Broc começou imediatamente a trabalhar com a marinha para tentar um resgate. Queria pegar o barco, levá-lo para terra, colocar uma quilha nova, rebocar o barco até onde a quilha havia caído e depois velejar passando por aquela porcaria de linha de chegada. Mas o vento estava ruim. O primeiro cabo de reboque se partiu, e o *Votre nom autour du monde* ficou à deriva nas rotas de navegação em Biscaia, atravessada até por cento e cinquenta navios por dia. Havia uma boa chance de que fosse abalroado por um deles. Mas um segundo barco de resgate conseguiu levar o casco emborcado até o porto no rio Odet, na costa sul da Península da Bretanha. Infelizmente de Broc não conseguiu levantar dinheiro para consertar o veleiro, e não atravessou a linha de chegada.

No início da manhã de primeiro de março Parlier havia terminado a regata, abraçado a família, bebido seu champanhe e dado sua entrevista coletiva. Quarenta mil pessoas tinham-no recebido no porto. De Broc, um

amigo íntimo, viera num barco de espectadores e subira a bordo do *Aquitaine Innovations*. Os dois se abraçaram e depois velejaram as últimas milhas juntos, da linha de chegada até a entrada do porto. Era a segunda Vendée Globe de Parlier, e apenas dois outros marinheiros tinham completado duas regatas: Alain Gautier (que venceu a edição de 1992-93) e Jean-Luc Van den Heede (cujo barco Chabaud havia alugado para esta disputa). Depois da segunda circunavegação, tanto Gautier quanto Van den Heede disseram enfaticamente que já bastava. Já tinham velejado sozinhos mais do que o suficiente no Oceano Austral (cada um deles também tinha participado de uma BOC). De agora em diante velejariam com tripulações e se manteriam em latitudes mais baixas. Mas a fome de Parlier pelo sul, e a vida dura da competição solitária ali, não se abatera. Ele confirmou o que tinha dito numa fase anterior da regata: voltaria para a Vendée Globe do ano 2000 num *Aquitaine Innovations* bem preparado e amadurecido.

Agora só restavam dois no mar. Goss estivera mil milhas atrás de Chabaud quando operou seu cotovelo em 4 de fevereiro, mas vinha se aproximando constantemente desde que havia partido de Hobart em meados de janeiro. No início de março estava apenas a duas mil milhas atrás. Os dois marinheiros, agora a quatro mil milhas de Les Sables-d'Olonne, tinham problemas de comunicação: o rádio de Goss estava fora do ar há dois meses (para seu alívio secreto), ainda que ele continuasse podendo mandar faxes, ao passo que o sistema elétrico decrépito de Chabaud não permitia qualquer tipo de contato. Jeantot seguia o processo dos dois observando as posições dos ARGOS se arrastando no mapa do Oceano Atlântico.

Goss continuava se aproximando de Chabaud e os dois barcos atravessaram o equador em 4 de março, a minutos um do outro (ainda que, em longitudes ligeiramente diferentes, estivessem longe demais para fazer contato através de rádio VHF de curto alcance). Havia uma simetria coincidente na regata dos dois: na rota de partida, eles haviam atravessado o equador separados por menos de uma hora.

“O *Aqua Quorum* e todo o seu equipamento estão muito cansados”, informou Goss. “Tenho trabalhado vinte e quatro horas por dia na manutenção.”

Seu gerador estava de veneta, e ele continuava bombeando à mão durante horas a cada dia para manter a água do resfriamento passando por

ele. Também estava praticando a velha arte do marinhaio, de costurar velas gastas, enfiando a agulha de ponta triangular através da lona com um repuxo de couro e osso, típico equipamento de baixa tecnologia — hora após hora de trabalho doloroso.

Goss ultrapassou Chabaud dois dias depois do equador. Mas em seguida ela começou uma disputa enquanto os dois barcos atravessavam as *doldrums* e pegavam os alísios de nordeste. Estes estavam começando a assumir seu aspecto de primavera e verão, e tinham se desviado mais para o leste. Os navegadores podiam traçar um rumo direto em direção à chegada. Nos dez dias seguintes, Goss e Chabaud velejaram como se estivessem numa regata de apenas alguns quilômetros. Ele estava cem milhas adiante, mas encontrou uma calmaria. Ela retomou a liderança por dez milhas. Ele recuperou e avançou vinte milhas à frente. Depois de quatro meses no mar, os barcos permaneciam constantemente com menos de duas horas de diferença um do outro.

Pela primeira vez em meses Chabaud fez contato por rádio com o mundo. Uma conversa por VHF com um cargueiro. O capitão do navio passou ao quartel-general da regata a mensagem de que ela e o barco estavam em boas condições.

Os dois navegadores tinham de abrir caminho pelo Golfo de Biscaia, bordejando cansativamente durante dois dias em ventos fracos e contrários, quase duplicando a distância real percorrida, permanecendo acordados para vigiar os navios. Percorreram as últimas milhas num vento de oeste de quinze nós, em mar calmo. Na tarde de 24 de março, um domingo ensolarado, atravessaram a linha de chegada — ainda separados por menos de duas horas —, Goss primeiro, voando com seu balão, e depois Chabaud.

Com a chegada deles, a regata Vendée Globe de 1996-97 estava terminada. A recepção aos dois teve um ar de celebração final e de clímax. Como sempre, havia uma enorme quantidade de barcos ao redor da linha de chegada, e multidões em terra. Ajudou o fato de ser um final de semana, e o tempo estar quente e ensolarado. Mas os números refletiam como era especial aquela chegada dupla ao lar. Havia provavelmente cento e vinte mil espectadores em volta do porto e de Port Olona (comparados aos oitenta mil que receberam Auguin). Muitos dos outros navegadores também apareceram, membros proeminentes do que Jeantot chamou de “a grande família Vendée Globe”: Auguin, Autissier, Laurent, de Broc, e os

malfadados Nandor Fa e Didier Munduteguy. Os navegadores e a grande multidão estavam ali particularmente porque era a última comemoração nessa edição da regata. Mas o motivo principal para toda essa atenção eram Goss e Chabaud em si.

Parecia estranho perceber que, depois de todos os anos que Autissier estivera velejando sozinha ao redor do mundo, a recém-chegada Chabaud fosse a primeira mulher a ter sucesso em fazer isso sem paradas e sem auxílio. Seu local na elite dos navegadores solitários, junto com Autissier, estava seguro. Ela velejara na regata com uma combinação de tenacidade e uma espécie de graça que, pelo que a mídia disse, só uma mulher poderia levar a todo aquele empreendimento. Tinha sido forte quando era necessário — controlando o barco no Oceano Austral e levando-o a completar a travessia, devagar, claro —, mas ela havia avaliado realisticamente suas habilidades e permanecido dentro delas com uma determinação firme e objetiva. Também havia acrescentado toques de civilidade à disputa. Em caixas de terra cobertas e presas num canto de seu *cockpit*, conseguira cultivar pequenas lentilhas e outras plantas verdes. Com elas fizera saladas cheias de vitamina. Sua pequena horta não pôde sobreviver ao tempo no Oceano Austral, mas a mulher sozinha no mar, cuidando de suas plantas, preparando elegantes saladas frescas para enriquecer as refeições desidratadas e empacotadas, era uma imagem cativante.

O romantismo de Chabaud também havia tocado o público. Os franceses receberam calorosamente o fato de ela ter reconhecido Moitessier (que morrera apenas dois anos antes da regata) como uma fonte de conselho técnico e inspiração, bem como a sugestão de que o albatroz que a acompanhara, Bernard, era uma reencarnação de Moitessier, o símbolo perfeito de liberdade e da vastidão, vigiando-a. A evocação ressoou num país para quem ele simbolizava o desgarrado carismático e corajoso — a quintessência do marinheiro solitário. Ele sempre estivera presente na história que ela própria estava vivendo, segundo ela disse. Através dele, Chabaud foi levada às grandes questões sobre a vida, que apenas a solidão permite a uma pessoa realmente contemplar. Como a afirmação do significado moral da vitória de Auguin, feita pelo primeiro-ministro, isso era uma coisa séria e estonteante. Confirmava o que todo mundo acreditava

com relação à Vendée Globe: era muito mais do que uma corrida dura e masculina ao redor do mundo através das *roaringfourties*. A mulher vivaz, atraente e decidida parecia corporificar muito do significado essencial da navegação solitária no Grande Sul.

— Isto é felicidade! — disse ela ao descer em terra pela primeira vez em cento e quarenta dias. — Minha regata foi boa, mas muito difícil. Lamento poucas coisas: não cheguei a ver um *iceberg*; não consegui continuar falando com Isabelle através de fax ou com Pete pelo rádio. Mas o Cabo Horn! Foi realmente lindo. A luz era gloriosa. Naquele momento eu estava no Oceano Austral há sessenta dias. Tive a sensação de que aquilo jamais iria terminar. Finalmente, eu realmente queria que a regata acabasse, queria sair do barco. Para mim ela durou cerca de um mês a mais do que deveria.

Chabaud me disse que lembrava de ter pensado ao descer em terra: “Eu segui minha própria estrada na vida. Fui fiel a mim mesma. Quando você alcança o seu objetivo, é uma grande realização pessoal. A sensação que você tem com relação a isso é uma das melhores coisas na vida, e essa sensação sempre estará lá.”

Mas mesmo sendo uma atração tão grande quanto Chabaud, Goss era o verdadeiro centro de atenção. Uma pequena parte da multidão era formada por ingleses. Eles haviam atravessado o canal para alguns dias de homenagem a um de seus marinheiros que, como Bullimore, finalmente fizera algo digno de nota numa daquelas regatas dominadas pelos franceses. Era um bom dia para ser inglês em Les Sables-d’Olonne. O resgate de Dinelli, feito por Goss, tinha se tornado um dos grandes eventos desta Vendée Globe. Parecia simbolizar o espírito da regata. Um público e uma imprensa que conheciam o assunto tinham boa idéia do que o inglês havia suportado para voltar até o francês. A cobertura exaustiva e freqüentemente sensacional do resgate por parte da mídia garantia isso. Todo mundo usava a palavra *herói*, sem a menor ironia ou incômodo. Quando alguém como Philippe Jeantot, com sua grande experiência do Oceano Austral, recomenda Goss para a *Légion d’Honneur*, ele tem de ser um herói de verdade. Suas ações reverberavam com muitas virtudes antigas e meio esquecidas, ou desacreditadas. Goss agira como um cavalheiro: sua grande coragem e força física reveladas durante dias com o puro objetivo de salvar

outra pessoa — um homem contra o temível dragão do Oceano Austral. Maior amor nenhum homem teve. Era verdade que ele havia obedecido à lei do mar, de que os marinheiros devem se arriscar para salvar outros marinheiros. Era uma exigência extrema, mas a única que fazia sentido, ou que tinha alguma honra, no perigoso oceano. Mas ninguém conseguia evitar a sensação de que Goss tinha feito ainda mais do que isso, algo acima e além de seu dever como marinheiro. Para os franceses, ele era, simplesmente, *le courageur* — o corajoso.

Também havia algo intensamente romântico na amizade que se desenvolvera entre Goss e Dinelli. Ironicamente, dois marinheiros solitários tinham voltado de uma regata solitária como amigos por toda a vida — “como irmãos”, disse Goss. Em meio às velhas tensões e rivalidades nacionais da Europa, era uma coisa sentimentalmente calorosa isso ter acontecido com um francês e um inglês. De qualquer modo, nada disso importava no mar. Mas Goss e Dinelli tinham trazido seu ecumenismo para a terra. O champanhe que Dinelli, quase morto, trouxe para bordo do *Aqua Quorum*, e a xícara de chá com a qual Goss o reviveu, eram clichês tão improváveis que ninguém ousaria produzi-los. A troca de presentes banais — um dando a vida, o outro dando graças por isso — parecia representar consagrações despretensiosas mas sagradas de resistência e coragem. Era por isso que os marinheiros iam ao Oceano Austral. Naquela vastidão descomplicada, pura, os seres humanos geralmente corruptos eram purificados. A vida normal — a vida em terra — era complexa, comprometida, cheia de ambiguidade. No Oceano Austral ela era simples e honrada. O caminho adiante jamais era seguro; mas era sempre claro.

Enquanto se aproximava da linha de chegada, Goss não fazia idéia do quanto o resgate tinha se tornado um evento gigantesco, ou de como ele era uma pessoa importante. A sessenta milhas de terra, no vento e nas ondas benignas, ele estava sentado contente no *cockpit*, bebendo a inevitável xícara de chá, ansioso para o final e refletindo no significado daquilo tudo, quando o primeiro avião passou por cima.

— Aquilo foi uma intrusão, mas não um grande problema — disse-me ele. — Depois, a trinta milhas de terra, chegaram os primeiros helicópteros, e depois, a dez milhas, os primeiros barcos, centenas de barcos. O que você sente quando atravessa a linha de chegada? Bom, eu não conseguia encontrar aquela droga por causa de tantos barcos. Depois, quando passei,

havia cento e vinte mil pessoas. Foi extraordinário.

“As pessoas me perguntavam: como você se ajustou? Aquilo não o deixou louco? Não foi problema. Eu tinha sido eu mesmo durante quatro meses e meio. Ninguém poderia me calar. Foi fantástico. Foi muito organizado. Lembro de ter sido retirado do barco, rodeado por aqueles guarda-costas grandes e corpulentos, e depois arrastado através de milhares de pessoas. Eles estavam lutando contra a imprensa. E você sabe, num minuto eu estava sozinho, e no outro eu ... que loucura! Foi bem engraçado. Mas a gente faz a coisa no nosso ritmo. Toma um goles no *pub*. E foi fantástico.”

Quanto ao resgate de Dinelli, disse Goss em sua entrevista coletiva: — Foram ao mesmo tempo os piores e os melhores momentos da minha vida.

Se o momento definitivo de inspiração e alegria nesta Vendée Globe foi o resgate de Dinelli, sua sombra escura era a ausência de Gerry Roufs. O desaparecimento dele permanecia o mistério cruel e velado da regata. A chegada de Goss e Chabaud marcou o final de toda a esperança para Roufs. Em 24 de março apenas Michèle Cartier mantinha alguma fé em que ele acabaria chegando a Les Sables-d’Olonne. E até mesmo seu otimismo desesperado havia se encolhido, de modo agonizante, dia a dia. No dia 24 Jeantot fez um anúncio formal de que não havia mais qualquer dúvida de que Roufs “devia ser acrescentado à longa lista de marinheiros perdidos no mar sem explicação”.

“Foi possível manter a esperança até a chegada do último concorrente”, disse ele. “É difícil aceitar, porque não há prova tangível de seu desaparecimento. Mas após três meses de silêncio, agora estou convencido de que Gerry Roufs jamais retornará.”

Em sua última anotação de diário, enviada por *e-mail* na véspera do dia em que o ARGOS parou, enquanto a grande tempestade no Oceano Austral chegava sobre ele, Roufs escrevera: “Já está na hora de chegar ao Horn. A gente está sempre sob tensão nessas águas. Se você arrasta as coisas por tempo demais aqui, com certeza vai acabar se dando mal.”

A cerimônia de premiação da Vendée Globe em Les Sables-d’Olonne, no dia 3 de maio de 1997, incluiu uma homenagem a Roufs. Uma imagem dele ao timão de seu barco foi projetada em duas telas gigantescas. No porto, barcos depararam dezenas de sinalizadores vermelhos. Relampejando

e pulsando eles preencheram o céu noturno. No alto-falante, uma voz de mulher disse:

– Olhe, Gerry, todas essas luzes na baía. São como nossos corações batendo por você.

EPÍLOGO

EM 28 DE MARÇO DE 1997, quatro dias após Goss e Chabaud terem chegado e oficialmente encerrado a Vendée Globe, Patrick de Radiguès finalmente deixou Dunedin, na Nova Zelândia. Ele atravessou o Pacífico Sul fora da temporada. O tempo de outono no Hemisfério Sul havia se estabelecido, com tempestades mais frequentes e severas do que no verão. De Radiguès passou por vários adernamentos a noventa graus, sofreu mais avarias e teve de parar brevemente num porto outra vez, perto do Cabo Horn. Chegou a Les Sables-d'Olonne em 9 de junho, exausto e triunfante.

Em 17 de julho de 1997, dez dias depois de eu ter entrevistado Cartier, um cargueiro avistou os destroços de um veleiro à deriva, aproximadamente a duzentos e sessenta milhas da costa do Chile. Ele notificou as autoridades chilenas. No dia seguinte um avião da Marinha passou por cima dos restos do barco e registrou em videotape. Os aviadores puderam ver um casco invertido com a quilha intacta, inclusive o bulbo de lastro. Com o fundo azul esverdeado e o casco malva, o barco parecia uma baleia na superfície do oceano. Pouco depois o tempo ficou ruim na área, durante quatro dias. Os destroços desapareceram, e a busca subsequente feita por navios e aviões chilenos não teve sucesso.

Cinco semanas depois o adido naval da embaixada chilena em Paris mandou ao Groupe LG quatro fotos dos destroços, extraídas do vídeo da Marinha. As fotos foram mostradas a Pascal Conq, do Groupe Finot, e a Michèle Cartier. Eles identificaram formalmente os destroços como sendo do barco de Roufs, o *Groupe LG2*. Não havia dúvida. O nome do barco era claramente visível nas fotos, bem como sua forma e as cores distintas.

Falando pelo Groupe LG, Franck Opperman disse que se os destroços fossem vistos de novo, uma equipe técnica partiria imediatamente para o Chile na tentativa de um resgate. Mas Cartier observou que os chilenos não pareciam estar procurando o barco, e que não tinham respondido ao seu pedido de informações.

— E lamentável que durante mais de um mês não tenhamos sido informados sobre a descoberta dos destroços — disse ela. — Se

soubéssemos disso em meados de julho, teríamos tempo para fazer os preparativos e conseguir a autorização necessária para ir o mais rápido possível. Estamos esperando, sempre esperando, mas por enquanto tudo que podemos fazer é esperar e estar preparados para ir.

Depois de seu marido ter sido dado oficialmente como perdido, Cartier fundou a Associação para a Busca de Gerry Roufs, que ela comandava a partir de sua casa em Locmariaquer. Ela solicitava donativos para mandar representações ao governo chileno, para que a busca ao *Groupe LG2* continuasse sendo feita, e para distribuir cartazes por toda a parte sul do Chile, pedindo que as embarcações e as pessoas na costa estivessem atentas a algum destroço. A associação também montou uma página na Internet, onde eram informadas as circunstâncias do desaparecimento de Roufs e as notícias sobre a busca. Quando falei com Cartier ela me deu um punhado dos cartazes, mostrando três fotografias de Roufs a bordo do barco, para que eu passasse aos marinheiros da Vendée Globe que ainda iria entrevistar. Fiz isso, mas concordava com a visão deles, de que a associação era simplesmente parte da tentativa dela para lidar com o sofrimento terrível. Nós concordamos com que a busca era inútil. O *Groupe LG2* havia desaparecido há muito — mais provavelmente despedaçado ou afundado no Oceano Austral. Mas estávamos errados. O barco de Roufs tinha sobrevivido intacto e, contra todas as chances, o cargueiro o havia encontrado.

As autoridades chilenas jamais deram qualquer explicação para o atraso de mais de um mês antes de contar a qualquer pessoa sobre o avistamento e a filmagem do barco. No início de junho de 1998 Cartier me disse que um pescador chileno contou ter visto os restos do *Groupe LG2* numa praia do litoral desolado a oeste do Cabo Horn. No momento em que eu escrevia este livro, Cartier não pudera confirmar essa notícia.

A identificação do barco de Roufs não responde à maior parte das perguntas sobre o que lhe aconteceu. Mas elimina a possibilidade que muitos navegadores achavam a mais provável: que Roufs tivesse batido contra um *iceberg*. Nas fotos chilenas, o casco parecia intacto. Era impossível dizer se o mastro do barco continuava fixo. Mas se o *Groupe LG2* permanecera emborcado durante todos esses meses, era provável que o mastro ainda estivesse no lugar, mantendo o barco estável e invertido contra

a força do lastro da quilha. Ainda que, à luz do comportamento do *Pour Amnesty International*, de Dubois, era possível que o *Groupe LG2* tivesse permanecido emborcado mesmo depois de perder o mastro.

Não há como saber qual das outras explicações para a morte de Roufs era a mais provável. Era possível que ele tivesse caído ao mar, ou que estivesse no convés quando o barco virou. De qualquer modo, ele teria se afogado rapidamente. Era menos provável que ele estivesse na cabine no momento do emborcamento. Com o casco intacto, era difícil ver como ele não teria podido ativar um de seus EPIRBs e encontrado um meio de levá-lo à superfície do mar, para transmitir o sinal — como Bullimore fizera — a não ser que tivesse se machucado tanto na violência da virada que chegar a um EPIRB, ou soltar um deles na superfície, tenha sido impossível. Uma busca aos restos de Roufs nos destroços resolveria essa questão.

Em 14 de fevereiro de 1997, com a Vendée Globe ainda acontecendo, Jean-Pierre Champion, presidente da Federação Francesa de Vela, anunciou a formação de um comitê para analisar a regata e os projetos Open 60, e para fazer recomendações para maior segurança. Os membros do comitê seriam formados dentre o grupo mais bem equipado para entender esse tipo de navegação a vela: os marinheiros da Vendée Globe e outros veteranos do Oceano Austral. Segundo Champion, a federação não seria arrastada para o debate público exagerado, e algumas vezes inconveniente, sobre o absurdo daquela disputa. Em vez disso, ele pretendia engajar os “principais atores do evento” num debate construtivo. O organizador da regata Around Alone (e participante da BOC), Mark Schrader, tornou-se o chefe informal do comitê, do qual participavam Sir Robin Knox-Johnston, Philippe Jeantot, Christophe Auguin, Nandor Fa e Jean-Luc Van den Heede. Numa entrevista em abril de 1998 Schrader resumiu para mim as recomendações do comitê, que se aplicam tanto à Vendée Globe quanto à Around Alone.

Os organizadores e diretores da regata devem levar a sério o processo de examinar os barcos em busca do cumprimento estrito de todas as regras da regata, bem como as exigências de classificação para barco e navegador — o pré-requisito de duas mil milhas permanece valendo.

Os barcos devem voltar a ficar de pé sozinhos. O comitê se recusou a ser específico sobre como isso deveria ser alcançado. Ele previa potenciais problemas de responsabilidade, segundo Schrader, se fosse preciso demais. A responsabilidade para garantir que um barco sempre voltaria de um

adernamento completo ou de um emborcamento deveria pertencer ao projetista, ao construtor e ao navegador, que precisavam assinar um certificado com relação a isso. Mas o comitê acrescentava que bastava que a volta à posição original fosse alcançada não automaticamente, mas apenas quando o marinheiro tomasse certas atitudes — como inclinar a quilha ou bombear água de lastro para um dos lados. Deveria ser possível realizar tudo isso de dentro do barco.

Após o comitê ter feito seu relatório, a Associação de Comandantes da Classe Open 60 fez suas próprias recomendações para a estabilidade e a volta dos barcos à posição original, que incluíam a exigência específica de um ângulo de estabilidade final de pelo menos cento e vinte graus, isto é, o barco deve ter a capacidade de voltar a ficar de pé mesmo estando emborcado a trinta graus abaixo da horizontal. As opiniões entre os marinheiros se dividem entre os que acham que os comitês deveriam ter sido mais específicos e sobre os que acreditam que as regras da Associação dos Comandantes irão restringir o desenvolvimento empolgante e inovador no projeto dos Open 60.

O relatório do comitê reafirmou as regras existentes para os anteparos estanques: três dividindo o barco em quatro seções aproximadamente iguais. Mas o acesso através dos anteparos deveria ser melhorado, com o uso de gaiútas estanques. As escotilhas de convés comuns, usadas rotineiramente para esse objetivo, freqüentemente estouravam sob a pressão da água. Além disso, o comitê recomendava que fossem colocados dois anteparos contra colisão, um localizado a cinco por cento da extensão a partir da proa (alguns barcos da Vendée Globe já tinha isso) e outro logo à frente do leme.

Os mastros devem ser presos em suas carlingas (a base reforçada no pé do mastro) de modo que não possam se soltar durante um emborcamento. Isso evitaria o que aconteceu com Dinelli, quando o mastro do *Algimouss* rasgou o convés. E se o mastro permanecer no lugar, haverá menos chance de a retranca ficar balançando e causando danos.

Os navegadores devem dar aos examinadores das regras da regata um plano escrito mostrando como entrariam e sairiam de um barco invertido, coletariam suas “sacolas de pânico”, com equipamento de sobrevivência, e encontrariam e inflariam uma balsa salva-vidas. Esse plano deveria ser fisicamente demonstrado (dentro de limites óbvios) a bordo do barco. Mais

uma vez, o comitê evitou citar coisas específicas como as escotilhas no espelho de popa. Alguns projetos podiam exigir abordagens diferentes.

Todos os navegadores são encorajados a obter um certificado de sobrevivência no mar fazendo cursos oferecidos pelas guardas costeiras ou pelas organizações de busca e resgate. Antes do início de cada perna na regata Around Alone, os marinheiros seriam convidados a comparecer a uma apresentação feita pelo serviço local de busca e resgate falando sobre seus procedimentos e métodos. Durante o resgate feito pelos australianos na BOC de 1994, Autissier ficou alarmada, para dizer pouco, quando um avião passou trinta metros acima de sua cabeça a duzentos quilômetros por hora, largando seis balsas pesadas, uma após outra. Autissier poderia ter sido morta se uma delas caísse sobre ela. O navegador em dificuldade precisa saber o que deve esperar.

Os fundos dos barcos devem ser pintados com tinta vermelha ou reflexiva, bem como pelo menos um terço da superfície superior, e o convés deve ter cores que sejam fluorescentes à luz do dia.

Nenhuma modificação de quilha, mastro ou tanques de água, combustível ou lastro pode ser feita sem a concordância do arquiteto naval original do barco, ou de outro projetista totalmente qualificado caso o original não esteja disponível. O comitê reafirmou a regra existente de ângulo estático de dez por cento de adernamento — um barco com todo o peso móvel, inclusive lastro e quilha inclinável, virado para um dos lados não deve adernar mais de dez graus para um dos lados (Vendée Globe) ou vinte graus no total, de um lado para o outro (Around Alone).

Pontos de passagem no Oceano Austral (posições de latitude-longitude) impedindo os barcos de irem muito para o sul devem ser estabelecidos para “levar totalmente em conta os conhecidos limites do gelo, de padrões climáticos e as capacidades de busca e resgate das autoridades nacionais relevantes, e outros fatores relevantes de segurança”, dizia o relatório do comitê. Na Around Alone, um dos dois pontos de passagem da BOC — sul da Austrália — será movido para o norte de modo que os concorrentes durante a segunda perna, da Cidade do Cabo a Auckland, permaneçam numa área de mil milhas a sul dos principais portos australianos de Perth, Adelaide e Melbourne. Os barcos estarão dentro do alcance dos aviões de resgate. O segundo ponto de passagem, que fica no Pacífico Sul, a meio caminho do Horn, fica bem além do alcance dos aviões. Entretanto,

segundo Schrader, ele se reserva o direito de estabelecer a posição do mesmo antes da largada da perna três, de Auckland a Punta dei Este, dependendo dos relatórios sobre gelo e das previsões de tempo de longo alcance. Na época em que esse livro estava sendo escrito, Philippe Jeantot não havia anunciado quais mudanças, se é que haveria alguma, serão feitas para as localizações dos pontos de passagem na Vendée Globe do ano 2000.

Depois de nossa travessia de dezesseis dias indo de Charleston até as Ilhas Virgens, nós atravessamos o Caribe durante quase dois anos. Subimos e descemos a cadeia das pequenas Antilhas das Virgens até Granada, e descemos à Venezuela para sair da área de furacões durante os piores meses da temporada, entre agosto e novembro. No início da longa viagem de volta ao Canadá, velejamos pelas Bahamas durante três semanas. Perto do final desse tempo, usamos o motor durante quase dois dias numa calmaria lisa e monótona indo de Nassau até West End na ilha de Grande Bahama. Foi o início da viagem de volta através do estreito da Flórida até os Estados Unidos. Esta pode ser uma travessia complicada por causa da Corrente do Golfo, restringida entre as ilhas e o continente, correndo a três ou quatro nós em direção ao norte. Seja ela de maré, ou um desses vastos rios que circulam no mar, as correntes sempre levantam ondas potencialmente perigosas quando até mesmo um vento moderado sopra contra elas. Mas se você escolhesse o clima certo, era uma travessia bastante segura, de uma noite.

Na tarde do segundo dia, movendo-se a cinco nós com o motor diesel e o piloto automático, fomos interceptados por uma rápida fragata da Marinha americana, e fomos abordados por quatro homens da guarda costeira, armados, vindos de um destacamento a bordo do navio. Eles fizeram uma busca metódica mas educada em nosso barco, procurando drogas (deixando de lado nosso kit de primeiros socorros e a bolsa de remédios, que continha uma enorme quantidade de drogas legais). Eles tinham vindo da fragata numa pequena lancha da Marinha — uma pinaça — que se manteve a postos a dez metros a boreste de nosso barco. Nela, um quinto homem da guarda costeira mantinha um fuzil apontado para nós enquanto ficávamos sentados no *cockpit*, com as mãos imóveis e à vista, como tínhamos sido instruídos. A fragata virou e nos seguiu durante algumas centenas de metros, do outro lado do nosso barco. O grande navio de guerra, cheio de mísseis, e o nosso pequeno veleiro seguiram lado a lado, de modo

incongruente mas cheio de camaradagem, durante uma hora.

Nesse ponto tivemos certeza de que toda a empolgação estava terminada, e que nossos últimos dias nas Bahamas seriam agradáveis e serenos. Em vez disso, recebemos de novo a velha lição de que, no mar, nada é garantido.

No final da tarde, enquanto nos aproximávamos de West End, uma tempestade veio do oeste. Uma parede de nuvens pretas e cinzentas estendia-se sobre todo o nosso horizonte. Relâmpagos piscavam continuamente através da nuvem, que vinha majestosamente em nossa direção, em seu movimento doce. Mudamos de rumo para tentar sair do caminho, mas ela era grande demais. Ficamos olhando-a se aproximar durante três horas. Ela nos alcançou logo depois do escurecer. Enfrentamos facilmente o vento de trinta e cinco nós, usando o motor e a vela de estai. A chuva era torrencial e quente. Mas eram os raios que nos aterrorizavam. Continuamente, durante vinte minutos, eles relampejavam em volta de nós. Passamos quase o tempo todo iluminados por eles. Algumas vezes caíam tão perto do barco que nós os ouvíamos chegando — como obuses de artilharia passando sobre a cabeça com um rugido cheio de zumbidos. Eles alcançavam a água com detonações violentas. Na luz de alta voltagem dos clarões, vi vários raios caírem a menos de cem metros. Podíamos sentir o cheiro de ozônio. Abrigamo-nos no *cockpit* debaixo daquele tiroteio, como soldados de infantaria numa trincheira, tentando não tocar qualquer parte metálica do barco. Mas sabíamos que, se um dos grandes raios nos alcançasse, poderia nos matar ou estourar uma das aberturas de bronze no casco e afundar o barco. Sentíamos-nos como seres humanos paleolíticos e impotentes, literalmente curvados sob o peso da chuva e dos clarões elétricos ofuscantes e quase contínuos, completamente expostos a esmagadores elementos prometeicos.

Abruptamente a outra parede da tempestade gigantesca passou sobre nós e estávamos fora dela. Podíamos olhar para a popa e vê-la afastando-se, relampejando e estrondando, como uma nuvem do apocalipse. Havia uma brisa moderada por trás da tempestade. Ela havia quebrado o calor pegajoso e a calmaria. Pusemos um pouco mais de vela e navegamos cochados sobre o céu claro e renovado cheio de estrelas até de manhã.

Não existem ateus nas trincheiras, diz o velho ditado. Nem em barquinhos no meio de tempestades. Sentíamos como se tivéssemos sido

visitados pelos deuses e poupados. Eu não acreditava em Deus, mas agradei a alguém, ou a alguma coisa, por nos deixar passar por aquilo.

Anos depois, sentado na calma silenciosa de minha escrivaninha enquanto seguia pelo computador a clamorosa regata Vendée Globe, eu achei que estava começando a ter um vislumbre de compreensão do que os marinheiros atravessavam durante a passagem pelo Oceano Austral. E aquela idéia vaga foi reforçada mais tarde quando conversei com os navegadores. Vendo sua força, e ao mesmo tempo, vislumbrando a sombra de medo que eles tinham sentido lá, pensei ter uma sensação indireta, ainda que pequena e inadequada, de como seria estar no Grande Sul.

De modo incongruente naquelas águas estreitas e abrigadas, a breve tempestade nas Bahamas pareceu nos dar uma sugestão premonitória do Oceano Austral. Não é necessário velejar lá para ter um gosto disso, e do poder questionável da natureza. Ele pode vir para você assim, no meio de um arquipélago tropical benigno e povoado, ainda que apenas por cerca de alguns minutos, em vez de repetidamente durante seis semanas. Até então frequentemente em como deve ser o Oceano Austral – o poder da natureza e da imaginação de um ser humano.

AGRADECIMENTOS

Eu não poderia ter feito este livro sem os marinheiros. Ele deve quase tudo aos homens e às mulheres que tiveram coragem para velejar no Oceano Austral, e especialmente aos que foram tão generosos com seu tempo ao falar comigo. Sem exceção, eles contaram suas histórias com eloquência, honestidade e humor. A maior parte de seus nomes agora é familiar ao leitor, mas irei mencioná-los assim mesmo. Meus agradecimentos mais calorosos a: David Adams, Christophe Auguin, Isabelle Autissier, Mike Birch, Tony Bullimore, Catherine Chabaud, Raphaél Dinelli, Bruno Dubois, Yves Gélinas, Pete Goss, Philippe Jeantot, *Sir* Robin Knox-Johnston, Hervé Laurent, Philippe Ouhlen, Yves Parlier e Mark Schrader. Obrigado a Raphaél e Virginie pela hospitalidade na casa para a qual tinham acabado de se mudar na véspera.

Adrian Thompson e Jean-Marie Finot me ajudaram a entender como esses barcos maravilhosos são criados. Recebi informações e assistência especial por parte de Caroline Adams, Jim Cavers, Marie Gendron, Louis Hasrdy, Andrée Joffroy, John Kerr, Heather Ormerod e Michel Sacco. Vivien Lepper, Christine Mauro, Willie Walker e Eric Wredenhagen leram o original e me retificaram com relação e vários fatos e questões de estilo.

A sugestão de que a Vendée Globe e a história de Gerry Roufs dariam um bom livro veio de Jack David. Devo-lhe isso, e seus conselhos e o encorajamento nos últimos anos. Nenhum escritor pode deixar de ser grato ao editor que aceita uma proposta, mas Louise Dennys e Diane Martin da Knopf Canada também estimularam e afiaram com graça incisiva meu esboço, desde o rascunho inicial até a forma definitiva. A edição sensível e hábil de Janice Weaver fez as outras emendas necessárias.

Agradeço tremendamente à minha mulher, Christine Mauro, e à minha filha Sarah Lundy, pelo amor e apoio, e pela indulgência com todas aquelas semanas perdidas.

Finalmente agradeço a Michèle Cartier por ter concordado com uma entrevista quando seu sofrimento e desespero ainda eram tão grandes. Quanto a Gerry, ele sabia que, ao velejar para o Grande Sul, você se arrisca,

que o perigo mortal é o preço pela beleza e a empolgação de velejar na borda do mundo. Apesar de nunca termos nos encontrado, sempre lembrarei dele.

Agradeço a permissão de usar trechos do seguinte material previamente publicado:

Chasing Liquid Montains: Adventures of a Solo Yachtsman, de David Adams (Pan

Macmillan, Austrália, 1997). Usado com permissão de David e Caroline Adams. *The Dangerous Edge*, de Michael J. Apter (The Free Press, Nova York, 1992). Usado com permissão de Michael J. Apter. *Beyond Endurance: Survival at the Extremes*, de Glin Bennet (Seeker & Warburg Ltd.,

Londres, 1983). Usado com permissão de A M Heath &Co. Ltd. *The Hero with a Thousand Faces*, de Joseph Campbell, Copyright © 1949 da Bollingen

Foundation Inc., renovado em 1976 pela Princeton University Press. Usado com permissão da Princeton University Press. “Ithaca”, em *The Complete Poems of Cavafy*. Copyright © 1961, renovado em 1989 por Rae Dalven. Usado com permissão da Harcourt Brace & Co. *Heavy Weather Sailing*, 4ª edição, de K. Adlard Coles, revisado por Peter Bruce (A&C

Black Ltd., Londres, 1991). Usado com permissão da A&C Black. *The Ocean Almanac*, editado por Robert Hendrickson (Doubleday & Co., Inc., Nova York, 1984). Usado com permissão da Doubleday & Co. “Racing: Marathon Boats”, de Bruce Kirby, em *SAIL*, maio de 1997, p. 80. Usado com permissão da SAIL Publications.

“Bagpipe Music” em *The Collected Poems of Louis MacNiece* (Faber and Fáber, Londres, 1964). Usado com permissão da David Higham Associates. *Tamata and the Alliance* e *The LongWay*, de Bernard Moitessier, traduzido por William Rodarmor (Sheridan House, Inc., Dobbs Ferry, NY, 1995). Usado com permissão da Sheridan House, Inc.

Around the Big Blue Marble, de Nigel Rowe (Aurum Press, Londres, 1995). Usado com permissão da Aurum Press.

Saint-Exupéry, de Stacy Schiff (Vintage Canada, Toronto, 1994). Usado com permissão da Random House Inc.

“North Sea Off Carnoustie”, de Anne Stevenson, em *The Oxford Book of the Sea*, organizado por Jonathan Raban (Oxford University Press,

Oxford, 1992). Usado com permissão da Oxford University Press.

"Uma evocação poética e cativante dos poderes terríveis e sedutores do mar."

INDEPENDENT ON SUNDAY

"Lembra Os eleitos, de Tom Wolfe. Os velejadores da Vendée são os astronautas desse esporte."

THE SUNDAY TIMES

"Incomparável."

THE NATIONAL REVIEW

Na parte mais baixa do globo terrestre, o Oceano Austral — com sua força e beleza incomparáveis — é o local mais isolado do planeta. Em *O mar esquecido por Deus*, o escritor Derek Lundy narra a aventura dos competidores da Vendée Globe, a mais perigosa de todas as regatas. Uma corrida solitária de 12 mil milhas em torno do mundo, sem escalas, a bordo dos mais modernos veleiros. Um desafio que custou a vida de vários participantes em suas diversas edições.

Lundy não se limita a recontar as aventuras desses heróis modernos. Relembra, também, a história das navegações nas águas geladas do Oceano Austral em um livro que vai empolgar não apenas os apaixonados pela vela, mas todos aqueles que vivem em busca de emoções fortes.

Mais um título da coleção *Viagens Radicais*, dedicada a aventuras fantásticas e reais nos lugares mais inóspitos, exóticos e interessantes do planeta.

ISBN 85-01-05844-0



9 788501 058447